

NACHBAR GLEIS

BOTHFELD

HOCHBAHNSTEIG BOTHFELD: START DER BAUARBEITEN

Viele Bothfelder haben schon lange darauf gewartet, nun werden die Pläne in die Tat umgesetzt. Die Bauarbeiten für den Hochbahnsteig der Stadtbahnhaltestelle Bothfeld beginnen. Schon im Mai geht es los. Nach insgesamt rund zwei Jahren Bauzeit soll der Hochbahnsteig im Sommer 2022 in Betrieb gehen.

Dann können Menschen mit körperlichen Einschränkungen, Eltern mit Kinderwagen oder Fahrgäste mit Gepäck auch an dieser Haltestelle der Linie 9 ohne Probleme in die Wagen der Stadtbahnen einsteigen oder aussteigen. Für die barrierefreie Nachrüstung müssen in der Kugelfangtrift zunächst einige Vorarbeiten geleistet werden, die sich bis Juni aber noch nicht auf den Verkehr in dem Bereich auswirken werden.

STANDDERDINGE

Rund ein Jahr lang werden von Juni an neue Kanäle gebaut. Damit genug Platz für die Arbeiten, Maschinen und Baumaterial ist, kann die Kugelfangtrift anderthalb Jahre lang nur als Einbahnstraße von der Sutelstraße aus in Richtung Vahrenwalder Straße genutzt werden. Während der Sommerferien im Jahr 2021 wird außerdem der Einmündungsbereich Kugelfangtrift/Sutelstraße umgebaut. In dieser Zeit wird der Einmündungsbereich komplett für den Verkehr gesperrt. Aber Busse und Einsatzfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr haben trotzdem freie Fahrt.

In der zweiten Hälfte des Jahres 2021 geht der Umbau der Straßen weiter. Gleichzeitig beginnt dann der Bau des Hochbahnsteiges, der rechts und links neben den Gleisen errichtet wird. Im Herbst 2021 wird die Kugelfangtrift wieder in beide Richtungen befahrbar sein, der Hochbahnsteig wird fertiggestellt.



Wegen des Corona-Virus kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Änderungen im Bauablauf kommen könnte. Aktuelle Informationen erhalten Sie auf unserer Website: www.infra-hannover.de

Interview mit Christian Weske

VIELE BAUPROJEKTE FÜR EINE ERFOLGREICHE VERKEHRSWENDE

Seite 2

Sanierungsprogramm

IN U-BAHNSTATIONEN WERDEN ALTE ROLLTREPPEN AUSGETAUSCHT

Seite 3



„SCHNELLES STADTBAHNSYSTEM IST RÜCKGRAT DES NAHVERKEHRS“

infra-Geschäftsführer Christian Weske über große Baustellen und die Verkehrswende

Herr Weske, im Stadtbahnnetz wird auch in diesem Jahr wieder viel gebaut. Welche Baustellen sind die größten und wichtigsten?

Christian Weske: Unsere mit Abstand größte Baustelle in diesem Jahr ist die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen. Seit letztem Jahr werden bereits die Verkehrs- und Gleisanlagen in der Göttinger Chaussee erstellt. Wenn nun die Umgehungsstraße von Hemmingen und Arnum in diesem Jahr in Betrieb geht, kann in der Ortsdurchfahrt von Hemmingen-Westerfeld auch mit dem Bau der Verkehrsanlagen begonnen werden. Weitere Großbaustellen beginnen wir in diesem Jahr in Badenstedt, sowohl in der Empelder Straße als auch in der Badenstedter Straße. Ebenso beginnt der barrierefreie Ausbau von mehreren Stadtbahnhaltestellen

Bis zum Jahresende werden drei weitere Hochbahnsteige fertig. Bis wann sollen alle Haltestellen barrierefrei sein?

Genau, bis Ende 2020 wollen wir die Hochbahnsteige am CongressCentrum (HCC) für die Linie 11, in der Humboldtstraße (Linie 17) sowie Rethen/Galgenbergweg in Laatzen (Linie 1) in Betrieb nehmen. Auch in Bothfeld beginnen wir in diesem Jahr mit dem Bau der Hochbahnsteige für die Haltestellen Kurze-Kampstraße und Bothfeld. Wir würden dann Ende 2020 bereits 82 Prozent aller Haltestellen barrierefrei ausgebaut haben. Unser Ziel ist es, die verbleibenden 35 Haltestellen möglichst zügig auszubauen, so dass hoffentlich im Jahr 2030 das gesamte Stadtbahnnetz barrierefrei sein wird.

Manche Hochbahnsteige werden sehr zügig errichtet. Bei anderen dauert es länger. Woran liegt das?

Der Bau der eigentlichen Bahnsteige samt Gleisanlagen dauert in etwa immer ein gutes halbes Jahr. Die unterschiedlich lange Dauer des Gesamtvorhabens liegt an dem erforderlichen baulichen Vorlauf. Bei einigen Haltestellen müssen beispielsweise „nur“ die Bahnsteige neben die Gleise gesetzt werden, bei anderen Haltestellen müssen zuvor zahlreiche Leitungen und Abwasserkanäle verlegt werden, wenn diese im Wege liegen. Manchmal muss auch Grunderwerb getätigt und der Straßenraum von Hauswand bis Hauswand umgestaltet werden. Beispielsweise müssen beim Hochbahnsteig Bothfeld vor dem Bau der Bahnsteige ca. anderthalb Jahre Kanalbau getätigt werden.



Die Region will die Verkehrswende beschleunigen und setzt dabei sehr auf den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Vor welche Herausforderungen stellt das die infra in den nächsten Jahren?

Für unseren Teil können wir mit Projekten zur Verkehrswende beitragen, die entweder vorhandene Leistungsfähigkeitsengpässe beseitigen oder Strecken für neue attraktive Linien bilden, welche die Fahrgastnachfrage nach dem ÖPNV weiter steigern. Schließlich ist ein schnelles, störungsarmes und leistungsfähiges Stadtbahnnetz das Rückgrat des ÖPNV in Hannover.

Es sollen auch Stadtbahnstrecken verlängert werden. Wo ist das geplant, und wie schnell lässt sich das umsetzen?

Nach Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung Hemmingen sind auch im Norden die Verlängerungen der Linie 4 von Garbsen über die A2 bis zum Rathaus in Garbsen-Mitte sowie der Linie 1 in Langenhagen bis zur Pferderennbahn geplant. Sollte die Machbarkeit und Finanzierbarkeit nachgewiesen werden können und die Politik dieser Strecke zustimmen, so könnte auch die Verlängerung der Linie 10 vom Raschplatz über Berliner Allee und Sallstraße in die Südstadt in greifbare Nähe rücken.

Wie realistisch ist die jetzt wieder diskutierte Verlängerung der Linie 10 durch die Südstadt?

Dieses Vorhaben stellt die infra in der Tat vor große Herausforderungen. Eine umsetzungsfähige und verkehrstechnisch funktionierende Planung zu entwickeln ist das eine, diese anschließend zu realisieren ist etwas ganz Anderes. Hier gilt es, die Anlieger und Betroffenen von Anfang an mitzunehmen und an der Planung zu beteiligen. Nur wenn es uns gelingt, für dieses Projekt einen größtmöglichen gesellschaftlichen Konsens zu suchen und zu finden, wird die Politik dieser Maßnahme zustimmen, so dass wir diese durchaus sinnvolle Strecke bauen werden können.

Die stark frequentierte Station Hauptbahnhof soll saniert werden. Was kommt hier auf die Fahrgäste zu?

Die Station Hauptbahnhof ist für Fernreisende oft das Entree in die Landeshauptstadt. Die Station ist in die Jahre gekommen und bedarf einer Neugestaltung. Zusammen mit den erforderlichen Brandschutzmaßnahmen infolge höherer Sicherheitsstandards soll die Station in den nächsten Jahren attraktiver gestaltet werden und ein freundlicheres und helleres Erscheinungsbild erhalten. In der ein- bis zweijährigen Umbauzeit werden die Fahrgäste

leider Einschränkungen erdulden müssen, dafür soll die Neugestaltung aber unter Betrieb stattfinden, so dass die Station durchgehend genutzt werden kann.

Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum verursachen Behinderungen und sorgen bei vielen Menschen für Ärger. Wie helfen Sie den Bürgerinnen und Bürgern bei ihren Sorgen und Problemen?

Wir versuchen meistens ohne Sperrungen auszukommen, indem wir unter Betrieb bauen. So können alle Verkehrsteilnehmende weiterhin ihre gewohnten Verkehrswege nutzen. Bei größeren Baumaßnahmen führen wir vor Baubeginn Anliegerinformationsveranstaltungen durch. Während der Baumaßnahme gibt es begleitend Infokarten für Anlieger und die infra-Zeitung Nachbargleis. Bei Bedarf kann sich jeder auf unserer Homepage, per Mail, Auskunftsformular oder Telefon aktuell bei uns informieren.

Christian Weske ist seit 2017 Geschäftsführer der infra. Der Bauingenieur und gebürtige Oberrücklinger begann seine berufliche Laufbahn 1993 als Verkehrs- und Entwicklungsplaner beim Kommunalverband Großraum Hannover, der heutigen Region Hannover. Ein Jahr später wurde er Koordinator für Infrastrukturmaßnahmen bei der Region.

VIEL BEWEGUNG, WENIG STILLSTAND: ÜSTRA ERNEUERT ALTE ROLLTREPPEN

Nach 25 Jahren im Dauerbetrieb werden die Fahrtreppen in U-Bahnstationen ausgetauscht

Es geht recht steil hinab und hinauf, hier auf den Rolltreppen in der U-Bahnstation am Kröpcke. Die vier längsten Rolltreppen Hannovers verbinden die Passerellenebene und die am tiefsten gelegenen Bahnsteige. Rund 9000 Menschen könnten theoretisch auf jeder der rund 33 Meter langen Treppen pro Stunde nach oben oder nach unten befördert werden – mit einer Geschwindigkeit von 1,8 km/h. Praktisch pausenlos während der Betriebszeit der Stadtbahn schieben sich die 154 Stufen vorwärts. Da ist es trotz ständiger Wartung normal, dass irgendwann die Kosten für Reparaturen so hoch sind, dass die Treppen erneuert werden müssen.

„Nach etwa 25 Jahren Betriebszeit ist ein Austausch notwendig“, sagt Sven Eikenberg, der bei der ÜSTRA für Bauplanung und Steuerung elektrischer Anlagen zuständig ist. Zum Aufgabenbereich des Ingenieurs gehören auch die Fahrtreppen, die im Volksmund eigentlich immer Rolltreppen genannt werden.

114 Fahrtreppen gibt es im Bereich der U-Bahnstationen. 79 davon im Inneren, 35 führen nach draußen. Dafür läuft ein großes Sanierungsprogramm.

Alle Treppen wurden in der Vergangenheit bereits einmal erneuert, zwei – am Lister Platz und in der Markthalle – ein zweites Mal. In diesem Jahr sollen die Monteure im Hauptbahnhof und in der Werderstraße anrücken. 2021 werden in der Station Kröpcke zwei der langen Rolltreppen ausgetauscht.

„Es werden aber nicht alle Fahrtreppen gleichzeitig erneuert. Außerdem gibt es in den Stationen Aufzüge, so dass die Bahnsteige jederzeit auch von Menschen erreicht werden können, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind“, erläutert Michael Kynast aus dem ÜSTRA-Unternehmensbereich Anlagen und Technik.

Die Wartung der Fahrtreppen und Routine-Reparaturen nimmt die ÜSTRA in die eigene Hand. „Wir haben dafür ein Team von fünf Monteuren“, sagt Michael Kynast. Bei der Vielzahl der Treppen sind die Fachleute ständig im Einsatz. Jede der nach außen führenden Treppen wird einmal pro Monat gewartet. Da die Treppen im Innenbereich der Stationen nicht so sehr der Witterung ausgesetzt sind, müssen sie nur etwa alle acht Wochen in Augenschein genommen werden.

„Die Inspektion einer Fahrtreppe dauert ungefähr einen halben Tag. Dabei werden die Abstände aller beweglichen Teile geprüft, die Sicherheitsfunktionen getestet und Verschleißteile nötigenfalls erneuert, was zum Beispiel bei den Handläufen häufiger der Fall ist“, erläutert Ingenieur Michael Kynast den Ablauf. Und einmal jährlich kommen die Prüfer vom TÜV und kontrollieren den Zustand der Anlagen. „Damit es zu möglichst wenig Störungen kommt, gehören regel-



In der U-Bahnstation Kröpcke befinden sich die vier längsten Rolltreppen Hannovers, zwei davon werden 2021 ausgetauscht.

mäßige Grundreinigungen der Rolltreppen zum Programm. Es ist wichtig, Schmutz und Fremdkörper aus den Stufen zu entfernen“, sagt Sven Eikenberg. Dennoch kommt es vor, dass eine Treppe plötzlich stillsteht. Grund dafür ist oft, dass ein Gegenstand auf die Stufen gefallen ist und sich verhakt hat. Dann zieht sich der Kamm der Stufe zurück, dies registriert ein Sensor, es kommt zur automatischen Abschaltung.

Außerdem kann jeder den Nothalt betätigen, wenn es auf der Fahrtreppe zu einer kritischen Situation kommt, weil zum Beispiel jemand gestürzt ist. Wenn sich nach einem Nothalt niemand mehr auf den Stufen befindet, was durch eine Lichtschranke registriert wird, setzt sich die Treppe wieder eigenständig in Bewegung. „Dauert der Stillstand aber über eine längere Zeit an, kommt es zur kompletten Abschaltung. Dann muss jemand aus dem Monteurteam ausrücken und die Anlage überprüfen“, erklärt Michael Kynast das Vorgehen. Von 6 bis 22 Uhr sind die Mitarbeiter im Dienst. An den Wochenenden gibt es eine Bereitschaft. Nachts können auch Angehörigen des Sicherheitsdienstes eine angehaltene Treppe überprüfen und wieder einschalten. Damit schnell reagiert werden kann, wird bei Stillstand einer Fahrtreppe elektronisch eine Meldung an die Leitstelle gesendet. Von dort wird dann alles Notwendige eingeleitet. Und auch die Kunden der ÜSTRA werden schnell informiert: Infos über den Stillstand sowohl einer Treppe als auch eines

Aufzuges gibt es online über die Verkehrsinfo der ÜSTRA.

Angst um seine Sicherheit muss nach Angaben von Ingenieur Sven Eikenberg niemand auf den Fahrtreppen haben: „Bei richtigem Verhalten ist die Technik sicher.“ Niemand sollte sich also auf die Stufen setzen oder leichtsinnige Spielereien wie das Rutschen über die Handläufe veranstalten. Was viele nicht wissen: Kinderwagen sind aus Sicherheitsgründen auf Rolltreppen nicht erlaubt. Wer einen Kinderwagen schiebt, sollte einen Aufzug benutzen. Das gilt auch für alle in ihrer Mobilität Eingeschränkten, wenn in

einer U-Bahnstation eine Fahrtreppe erneuert wird. Diese Arbeiten dauern pro Treppe rund sechs Wochen. Für den Austausch der langen Treppen in der Station Kröpcke werden sechs bis acht Wochen veranschlagt. Dafür ist logistisch eine besondere Maßnahme erforderlich.

„Wegen ihrer Länge werden die Treppen in drei Teilen durch den U-Bahntunnel in die Station gefahren und dann mithilfe von Lasthaken an der Decke eingesetzt“, erklärt Sven Eikenberg das Vorgehen. Dies soll nachts geschehen. Die Fahrgäste bekommen davon nicht viel mit.



Das komplexe Innenleben der Rolltreppen wird regelmäßig gewartet.

NACHRICHTEN

GRÜNES LICHT FÜR KOSTENLOSES WLAN

Für die flächendeckende WLAN-Versorgung an Haltestellen und Tunnelstationen und ein durchgängig verfügbares WLAN in Bussen und Bahnen wird die ÜSTRA vom Land Niedersachsen mit 4,5 Millionen Euro unterstützt. An allen Haltestellen sollen WLAN Access Points installiert, das vorhandene Glasfasernetz erweitert und zu einem 10 Gigabit High-Speed Datennetz ausgebaut werden. Die Förderung umfasst insgesamt 202 Bahnsteige.



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

GROSSBILDSCHIRME IN WEITEREN STATIONEN

Das Fahrgastfernsehen erweitert sein Angebot. In den Stationen Markhalle/Landtag und Marienstraße befinden sich jetzt auch Großbildschirme, die täglich neben lokalen und überregionalen Nachrichten auch Veranstaltungstipps und ÜSTRA Linieninfos bieten. In der Station Lister Platz gibt es außerdem nun einen zusätzlichen Bildschirm in Fahrtrichtung stadtauswärts. Die Fahrgäste werden insgesamt über 38 Großbildschirme in acht Stationen sowie 1426 Monitoren in 285 Stadtbahnen ständig über Neuigkeiten informiert.

TESTS MIT NEUEN ELEKTROBUSSEN

Die ersten neuen Elektrobusse vom Typ eCitaro sind bei der ÜSTRA eingetroffen. In den nächsten Jahren werden insgesamt 48 neue Elektrobusse vom Hersteller Daimler geliefert, um den Busbetrieb in der hannoverschen Innenstadt bis Anfang 2023 komplett auf reinen Elektroantrieb umzustellen. Die neuen zwölf Meter langen Solobusse werden umfangreich getestet und Fahrerinnen und Fahrer sowie Werkstattpersonal auf das neue Elektrofahrzeug geschult. Ähnlich wie bei neuen Automodellen, die vor dem Verkaufsstart zu Testzwecken in Tarnkleidung unterwegs sind, sind auch die Busse als Erlkönig getarnt. Im Jahr 2020 werden weitere elf E-Solobusse (12 Meter) erwartet sowie vier E-Gelenkbusse (18 Meter). Im Jahr 2021 sollen dann weitere 15 Solo- sowie 14 Gelenkbusse geliefert werden.



Mehr „Nachbargleise“ finden Sie im Internet: www.infra-hannover.de

STÄNDIG IM GESPRÄCH

Hans-Jürgen Wittkopf ist der Mittler zwischen Kaufleuten und infra



Hans-Jürgen Wittkopf (rechts), Vorsitzender der Gemeinschaft Bothfelder Kaufleute, und infra-Bauherrenvertreter Wolfgang Ehelebe.

Die aktualisierten Baupläne für den künftigen Hochbahnsteig Bothfeld hält er ausgebreitet in den Händen: Hans-Jürgen Wittkopf kennt jede der rings um die künftige Baustelle eingezeichneten Straßen, er weiß, wie der Verkehr dort fließt und wann oder wieso es zu Problemen kommt oder kommen kann. Mit Hans-Jürgen Wittkopf, dem Begründer und Vorsitzenden der Gemeinschaft Bothfelder Kaufleute (GBK), sitzt Wolfgang Ehelebe am Tisch. Der Bauherrenvertreter der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra), die für den Hochbahnsteigbau zuständig ist, spricht mit dem Interessenvertreter der Geschäftsleute über die geplante Verkehrsführung während der Bauzeit.

Funktionieren die vorgesehenen Umleitungen? Was passiert, wenn die Autobahn 2 wegen eines Unfalls plötzlich gesperrt werden müsste? Auch Fragen über die Erreichbarkeit von Geschäften, Einrichtungen im Stadtteil, Grundstücken und Häusern, Lärm, Schmutz und vielfältige andere Probleme während der Bauzeit beschäftigen die Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Gewerbetreibenden in Bothfeld auch schon vor Beginn der Baumaßnahmen. „Eine gute Kommunikation zwischen Jung und Alt, zwischen Bürgern und Verwaltung, Politik, Kultur, Kirche und den Kaufleuten ist das Ziel der GBK“, wie es in deren Broschüre heißt. Eine gute Kommunikation ist auch das Bestreben der infra rund um ihre Baustellen. Diese haben, da sie sich im öffentlichen Raum befinden, Auswirkungen auf die

Fahrgäste, den Straßenverkehr und Anlieger. Die Auswirkungen können mal größer oder kleiner sein, abhängig von der Baumaßnahme, deren Dauer oder der Lage der Baustelle.

Hans-Jürgen Wittkopf und Wolfgang Ehelebe haben die Gesprächsfäden zwischen den Bothfelder Geschäftsleuten und dem Bauherren geknüpft. Zwischen ihnen findet der Austausch über die Gegebenheiten, den Bauablauf, Wünsche und natürlich auch Probleme statt. Mit zunehmender Baudauer werden sie vermutlich auch immer mehr miteinander besprechen. Schließlich wird rund

zwei Jahre lang gebaut, etwa anderthalb Jahre lang wird die Kugelfangtrift zur Einbahnstraße und kann dann nur von der Sutelstraße aus in Richtung Westen befahren werden.

„Probleme zu besprechen, ist sehr wichtig. Nach Möglichkeit sollten sie schon besprochen werden, wenn sie sich abzeichnen, bevor sie tatsächlich auftreten“, sagt Hans-Jürgen Wittkopf. Dafür nimmt er nach seinen Worten gern die Position als Mittler zwischen den Kaufleuten und der infra ein, lässt sich Abläufe erklären und gibt die Erläuterungen weiter, in die eine oder in die andere Richtung. Das sieht bei der infra auch Bauherrenvertreter Wolfgang Ehelebe so. „Ich bin sehr froh über die Existenz der Gemeinschaft Bothfelder Kaufleute. Ein fester Ansprechpartner vor Ort erleichtert uns die Kommunikation enorm“, weiß er aus der

Erfahrung mit zahlreichen Baustellen. Diese Erfahrung bringt auch Hans-Jürgen Wittkopf mit. In diesem Jahr jährt sich die Gründung der Gemeinschaft Bothfelder Kaufleute zum 25. Mal. Von Beginn an war er treibende Kraft und auch Vorsitzender der GBK. „Wie auch andere Stadtteile litt Bothfeld unter der Entstehung von großen Geschäften auf der sogenannten grünen Wiese.“ Die Geschäftsleute schlossen sich daher zusammen, um den Stadtteil zu stärken und dafür

zu sorgen, dass es auch in Bothfeld weiter genug Einkaufsmöglichkeiten geben konnte. „Das ist uns auch gelungen. Viele selbstständige Unternehmer haben sich hier angesiedelt. Es gibt eine gesunde, gemischte Geschäftsstruktur und keine Leerstände“, freut sich der GBK-Vorsitzende.

Ziel der GBK ist ein attraktiver Stadtteil, an dessen Entwicklung alle beteiligt sind. Ein Bothfeld, in dem die Menschen gern wohnen, weil es vielfältige Geschäftsstraßen gibt, und wo sie sich im Nahbereich versorgen können. Dazu zählen neben dem Handel Dienstleistungen und Handwerk, aber auch Bildungseinrichtungen, Ärzte und Kultur. Länger dauernde Baumaßnahmen sind mitunter dafür belastend, weil etwa der Verkehr nicht immer wie gewohnt fließen kann. Doch darüber kann man reden. „Wir werden bei Problemen Lösungen und Kompromisse suchen und sie bestimmt auch finden“, ist sich Hans-Jürgen Wittkopf mit Wolfgang Ehelebe einig.

NACHBARSCHAFT

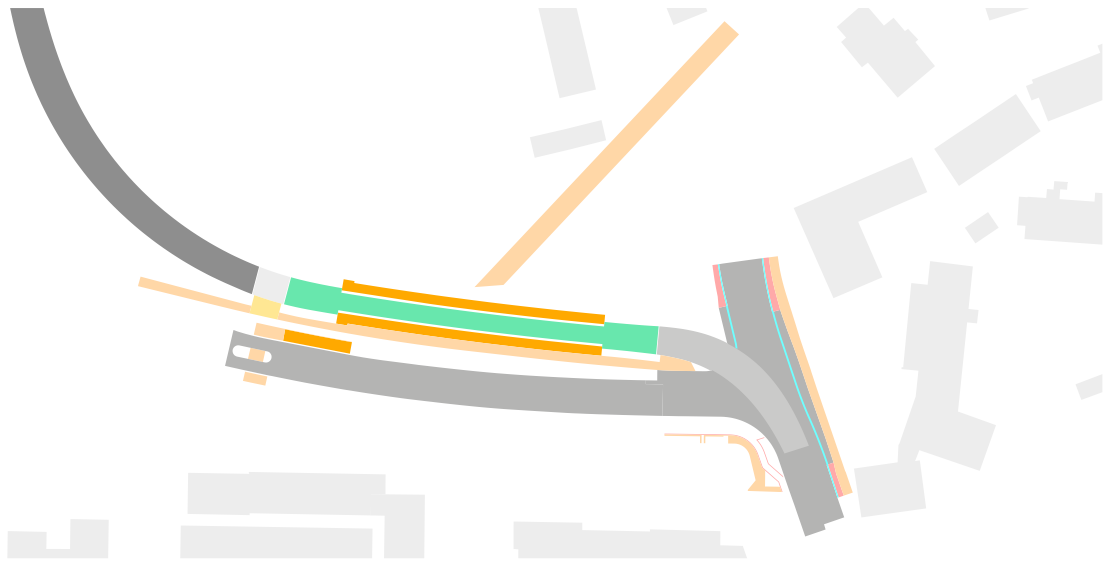
NACHBARGLEIS

Impressum
Herausgeber: infra Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH
Lister Straße 17, 30163 Hannover
0511-357798-0, info@infra-hannover.de
V. i. S. d. P. Jens Hauschke

Konzeption: hannover.context 4.0
Fotos: Florian Arp, Martin Bargiel
Texte: Rüdiger Finke
Gestaltung: id kommunikation & design,
Hannover

Druck: Color-Druck GmbH
Auflage: 1500 Exemplare
Kontakt: 0511-357798-0
nachbargleis@infra-hannover.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.



Der Bau des Hochbahnsteigs Bothfeld wird sich spürbar auf den Verkehr im Stadtteil auswirken. Außerdem ist die gesamte Bauzeit mit rund zwei Jahren länger als bei vielen anderen Hochbahnsteigen. Das hat vor allem zwei Gründe. „Die Kugelfangtrift und die Sutelstraße sind stark befahrene Straßen. Außerdem müssen zahlreiche Leitungen verlegt werden, bevor der eigentliche Bahnsteigbau beginnen kann“, erklärt die Gesamtprojektleiterin Andrea Lütke-Alsmann vom hannoverschen Ingenieurbüro BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner. Damit Rohre unter der Fahrbahn der Kugelfangtrift verlegt werden können und genug Platz für Baumaschinen sowie Material ist, muss die Kugelfangtrift zur Einbahnstraße gemacht werden. Von diesem Sommer an kann sie rund anderthalb Jahre lang ab der Kreuzung Sünderstraße/Langenforther Straße nicht mehr in Richtung Sutelstraße benutzt werden. Bisher befinden sich Entwässerungskanäle unterhalb der Gehwegverbindung zwischen Sutelstraße und Kugelfangtrift sowie der bestehenden Haltestelle. Sie sind aber unterhalb des künftigen Hochbahnsteiges nicht zulässig, weil etwaige Reparaturen nur mit immensem Aufwand und entsprechenden Eingriffen in

den Stadtbahnverkehr möglich wären. Deshalb müssen in den nächsten Monaten die Kanäle in die Fahrbahn umgelegt werden. Die bisherigen Abbiegespuren in der Sutelstraße entfallen während der Einbahnstraßenregelung, Links- beziehungsweise Rechtsabbieger müssen die jeweilige Geradeauspur mit nutzen. Änderungen gibt es auch für den Busverkehr. Vermutlich von August 2020 an werden die Busse der Linie 135 in Richtung Paracelsusweg über Sünderstraße und Ebelingstraße zur Sutelstraße fahren. In Richtung Stöcken fahren die Busse ebenfalls über die Ebelingstraße. Zwei Ersatzhaltestellen werden in der Sutelstraße unterhalb der Einmündung Kugelfangtrift eingerichtet. Für Kanalbauarbeiten unter den Gleisen in der Sutelstraße muss an einem Wochenende im August 2020 der

Stadtbahnverkehr unterbrochen werden. Die Sperrpause beginnt am Freitag, 21. August. Die Stadtbahnen fahren dann erst wieder ab Betriebsbeginn am Montag, 24. August. Während dieser Zeit richtet die ÜSTRA einen Ersatzverkehr mit Bussen ein.

Wenn die Leitungsarbeiten beendet sind, beginnt in der zweiten Hälfte des kommenden Jahres der Bau des Hochbahnsteiges. Dann ist die Kugelfangtrift wieder in beide Richtungen befahrbar. Ab Herbst 2021 bis zur Inbetriebnahme der Hochbahnsteige spätestens im Sommer 2022 können die Fahrgäste nicht mehr an der Haltestelle Bothfeld ein- und aussteigen. In dieser Zeit müssen sie auf die benachbarten Haltestellen Bothfelder Kirchweg und Kurze-Kamp-Straße ausweichen. Gebaut werden zwei 70 Meter lange Seitenhochbahnsteige.

PLANEN UND UMSETZEN

Das hannoversche Ingenieurbüro BPR begleitet den Hochbahnsteigbau

Die Ausführungsplanung und Baubegleitung des Projekts Hochbahnsteig Bothfeld wird vom hannoverschen Ingenieurbüro BPR durchgeführt. BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner, Beratende Ingenieure mbB (kurz BPR) ist ein deutschlandweit tätiges Ingenieurbüro mit insgesamt etwa 80 fest angestellten Mitarbeitern. Seit 1990 ist das Büro in Hannover mit Hauptsitz ansässig. Weitere Büros werden in Bremen, Wolfsburg, Stuttgart, Osnabrück, Köln und Bremerhaven unterhalten. Mit den Büros an unterschiedlichen Standorten soll örtlich Präsenz gezeigt und ermöglicht werden, „immer schnell dort zu sein, wo die Projekte es erforderlich machen“. Das Büro am Gründungsstandort Hannover ist das größte. Hier sind fast alle Fachbereiche vertreten sowie Aufgaben der übergeordneten Organisation.

Der Schwerpunkt der Beratungs- und Ingenieurdienstleistungen von BPR Künne & Partner liegt im Bereich Infrastruktur. Dies umfasst unter anderem Straßenplanung, Straßenraumgestaltung, Stadtplanung und Planungen für Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs. Auch in Hannover hat das Büro bereits an zahlreichen Projekten mitgewirkt, die sich zum Teil an zentralen Punkten in der Stadt befinden, von großer städtebaulicher Bedeutung und vielen ein



Der umgestaltete Bereich an der Goseriede mit der Nikolaikapelle.

Begriff sind. Dazu zählen im Rahmen des Stadtentwicklungsprojektes „Hannover City 2020+“ der Umbau und die Neugestaltung am Hohen Ufer oder des Bereiches Goseriede/Klagesmarkt, wo etwa der einst unfallträchtige Kreisverkehr zurückgebaut und die Celler Straße umgebaut wurde, sowie die Erneuerung der Sallstraße und die Abfertigungsanlagen auf den Besucherparkplätzen der Messe AG.

BPR bietet „das komplette Spektrum der Ingenieurleistungen im Bereich der Infrastruktur und darüber hinaus“, wobei

die drei Buchstaben BPR für „Beraten, Planen, Realisieren“ stehen. BPR berät im Rahmen seiner Tätigkeiten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs Verkehrsbetriebe, plant und realisiert Bus-, Straßen- und Stadtbahnprojekte mit Umsteige- und Verknüpfungspunkten sowie den erforderlichen Endpunkten und Betriebshöfen. In Bremen und Darmstadt, in Braunschweig, Hamburg, Hannover und München, in Mannheim, Stuttgart, Heidelberg und Mainz wurden bereits zahlreiche Mobilitätsprojekte geplant und umgesetzt.



Ein neues Gesicht für die Sallstraße in der Südstadt.



Am Hohen Ufer wurde modernisiert.

infra

Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH