

# NACHBAR GLEIS

**GALGENBERGWEG**

## BAUBEGINN FÜR HOCHBAHNSTEIG GALGENBERGWEG

Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnlinie 1 in Rethen wird jetzt mit dem Bau des Hochbahnsteiges an der Haltestelle Galgenbergweg fortgesetzt. Ende dieses Jahres sollen die Stadtbahnfahrergäste hier bequem ein- und aussteigen können. Der Hochbahnsteig wird rund 80 Meter nördlich der jetzigen Haltestelle errichtet.

### STANDDERDINGE

Zunächst werden Kanalarbeiten vorgenommen. Gleis- und Hochbahnsteigbau sollen im Juli beginnen. Damit ungehindert gearbeitet und Baumaterial gelagert werden kann, lassen sich Auswirkungen auf den Verkehr nicht verhindern. Während der Bauzeit kann die Hildesheimer Straße nur noch Richtung Gleidingen als Einbahnstraße genutzt werden. Der Verkehr in Richtung Norden wird über die B 6 und die B 443 umgeleitet (siehe auch Artikel auf Seite 4). Außerdem ist die Überfahrt der Franz-Carl-Achard-Straße zur Hildesheimer Straße gesperrt. Die Umleitung führt über die Straße Am Bahnhof. Für die Stadtbahnfahrergäste steht eine Ersatzhaltestelle nördlich der Franz-Carl-Achard-Straße zur Verfügung. Im Zeitraum 1. bis 10. August 2020 muss für die Bauarbeiten der Stadtbahnverkehr eingestellt werden. Dann besteht ein Ersatzverkehr mit Bussen.

Gebaut wird ein 70 Meter langer und vier Meter breiter Mittelhochbahnsteig. Darauf befinden sich Witterungsschutzdächer, Fahrkartenautomaten und elektronische Fahrtanzeiger. Der Bahnsteig ist an beiden Enden über Rampen zu erreichen.

Die Gleise liegen künftig in einem Trog etwa 50 Zentimeter niedriger als die Fahrbahn der angrenzenden Hildesheimer Straße. Die Kuppe, auf der der Bahnkörper liegt, wird abgetragen, damit die Gleise in der Höhe parallel zum Hochbahnsteig verlaufen.



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](http://www.infra-hannover.de)

Interview mit Christian Weske

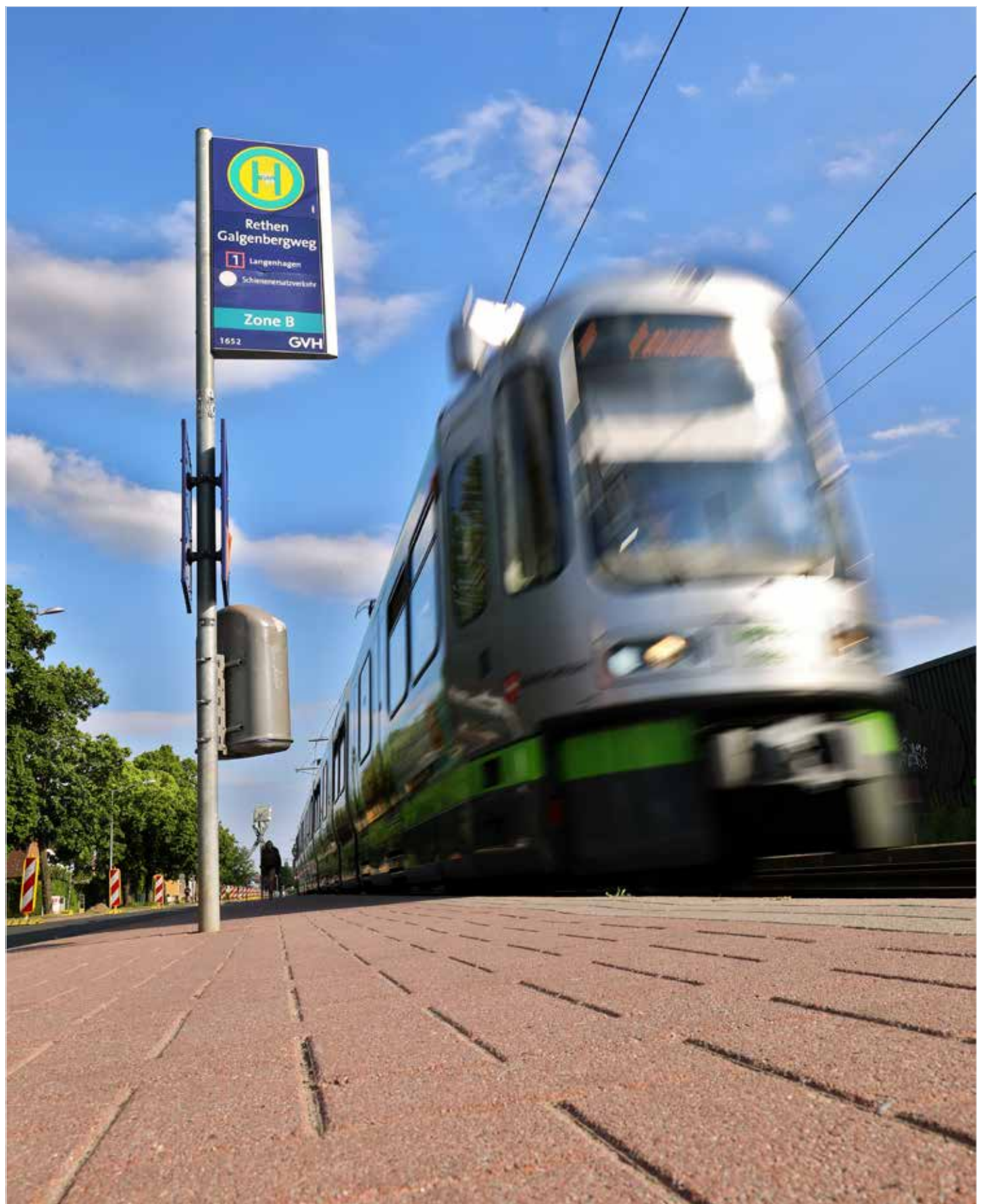
### VIELE BAUPROJEKTE FÜR EINE ERFOLGREICHE VERKEHRSWENDE

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](http://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](http://www.infra-hannover.de)

## HILDESHEIMER STRASSE IST JETZT EINBAHNSTRASSE

In Richtung Norden müssen Verkehrsteilnehmer eine Umleitung fahren

Mit Beginn der Bauarbeiten für den Hochbahnsteig an der Haltestelle Galgenbergweg ist die Hildesheimer Straße zur Einbahnstraße geworden und kann nur noch in Richtung Süden befahren werden. Vor allem die Anwohner in den Ortschaften Rethen und Gleidingen müssen deshalb einige Einschränkungen hinnehmen, bis der Hochbahnsteig Ende dieses Jahres in Betrieb gehen wird. Dann können Menschen mit körperlichen Einschränkungen, Eltern mit Kinderwagen oder Fahrgäste mit Gepäck auch hier ohne Probleme in die Wagen der Stadtbahnen ein- oder aussteigen. Die Verkehrsbehinderungen während der notwendigen umfangreichen Arbeiten lassen sich allerdings nicht vermeiden.

Wer aus Richtung Gleidingen nach Rethen oder weiter in Richtung Norden fahren will, muss den Baustellenbereich weiträumig über die Bundesstraße 6 umfahren. Die Umleitung führt von der Hildesheimer Straße ab Thorstraße über die Oesseler Straße – B 6 – B 443 – Erich-Panitz-Straße – Peiner Straße zurück zur Hildesheimer Straße.

Die Stadt Laatzen hat im Vorfeld dieser Baumaßnahme mehrere Möglichkeiten geprüft, den Individualverkehr anders zu führen, als es jetzt die Umleitungsstrecke vorsieht. Es standen aber keine geeigneten Strecken zur Verfügung.

Für Verkehrsteilnehmer mit Fahrzeugen, die langsamer als 60 Kilometer pro Stunde fahren und damit keine Zulassung für die Bundesstraßen haben, also zum Beispiel Motorroller, stellt sich die Situation anders dar. Für sie gilt die Ausnahmeregelung über Triftstraße in Gleidingen und die Braunschweiger Straße in Rethen.

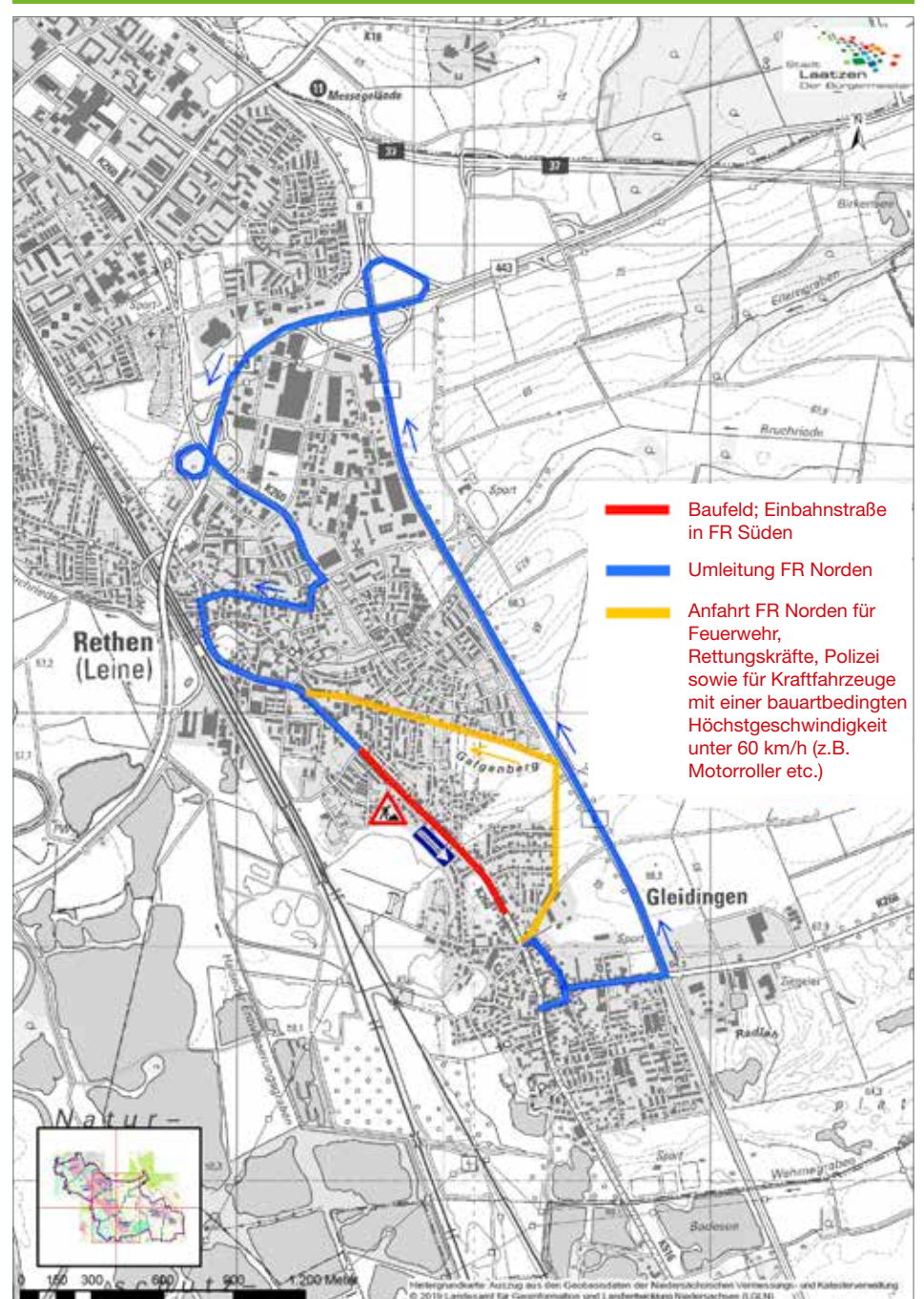
Auch Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste können die Triftstraße und die Braunschweiger Straße nutzen. Verstöße anderer Verkehrsteilnehmer werden



geahndet. Eine Regelung, bei der der Verkehr mit Ampeln jeweils einspurig abwechselnd in beide Richtungen an der Baustelle

vorbeigeführt wird, kam nach Prüfung nicht in Betracht. Anhand des Verkehrsaufkommens, der Länge der Baustelle und der notwendigen Dauer der Ampelphasen haben die Fachleute ausgerechnet, dass dann sehr lange Staus entstehen würden, die nicht akzeptabel sind, weder für die Verkehrsteilnehmer, noch für die Anlieger. Hinzu kommt, dass bei langen Rückstaus auf der Hildesheimer Straße auch der Stadtbahnverkehr erheblich behindert wird. Außerdem wird im Bereich der Baustelle Platz für Baumaterialien sowie die Baufahrzeuge benötigt, so dass auf eine halbseitige Sperrung der Fahrbahn nicht verzichtet werden kann.

Die Stadt Laatzen sowie infra und TransTec-Bau hoffen auf das Verständnis der Verkehrsteilnehmer und Anlieger.



## NACHBARGLEIS

**Impressum**  
**Herausgeber:** infra Infrastrukturgesellschaft  
 Region Hannover GmbH  
 Lister Straße 17, 30163 Hannover  
 0511-357798-0, [info@infra-hannover.de](mailto: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+ GmbH  
**Auflage:** 1000 Exemplare  
**Kontakt:** 0511-357798-0  
[nachbargleis@infra-hannover.de](mailto: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.