

NACHBAR GLEIS **BOTHFELD**

HOCHBAHNSTEIGE: NÄCHSTE STUFE DER PLANUNGEN

Ob mit Rollstuhl oder Rollator, Kinderwagen oder Koffer: Damit die Fahrgäste bald auf dem gesamten Bothfelder Streckenast der Linie 9 barrierefrei in die Stadtbahnen einsteigen können, gehen die Planungen in die nächste Phase. Eine große Etappe auf dem Weg ist bereits geschafft. Zwei Hochbahnsteige sind in den vergangenen Monaten in Betrieb gegangen. Die Haltestellen Kurze-Kamp-Straße und Bothfeld sind barrierefrei und werden täglich von jeweils rund 2.000 Fahrgästen genutzt.

STANDDERDINGE

Auch für die Haltestellen Bothfelder Kirchweg, Stadtfriedhof Bothfeld und den Endpunkt Fasanenkrug geht es nun in die nächsten Planungsschritte. Der Hochbahnsteig Bothfelder Kirchweg in der Sutelstraße soll etwas südlich des jetzigen Standortes zwischen den Einmündungen des Ludwig-Sievers-Rings gebaut werden. Start der Arbeiten ist 2024 geplant. Bevor der Mittelhochbahnsteig errichtet und 2026 in Betrieb genommen werden kann, sind erst umfangreiche Leitungsarbeiten zur Vorbereitung nötig. Später werden auch neue Bäume die Sutelstraße in diesem Bereich säumen.

Am Stadtfriedhof Bothfeld sollen zwei Seitenhochbahnsteige in gegenüber der jetzigen Haltestelle etwas weiter nach Norden versetzter Lage errichtet werden. Dadurch werden die Wege für viele Fahrgäste aus dem nördlicher gelegenen Wohnbereich kürzer. Wenn alles nach Plan verläuft, wird die Haltestelle 2024 barrierefrei.

Ein Jahr später soll das auch an der Endhaltestelle Fasanenkrug so weit sein. Im Moment wird untersucht, ob der Hochbahnsteig westlich oder östlich der Burgwedeler Straße gebaut wird.

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

Stadtfriedhof Bothfeld
**VIELE GRÜNDE FÜR NEUEN
 HALTESTELLEN-STANDORT**
 Seite 3 und 4

Bothfelder Kirchweg
**ARBEITEN FÜR HOCHBAHNSTEIG
 SOLLEN IM JAHR 2024 BEGINNEN**
 Seite 5



„70 MILLIONEN EURO FÜR DIE VERBESSERUNG DES NAHVERKEHRS“

infra-Geschäftsführer Christian Weske über die Bauprojekte in diesem Jahr

Die Verkehrswende wird auch in der Region Hannover weiter forciert. Welche großen Aufgaben muss die infra für einen besseren Nahverkehr in diesem Jahr bewältigen?

Christian Weske: Unsere Schwerpunkte bei den Infrastrukturprojekten liegen 2022 im Westen der Stadt Hannover sowie in der südlichen Region Hannover in Laatzen und Hemmingen. Die größeren mehrjährigen Baumaßnahmen im Westen sind unsere Ausbauprojekte Empelder Straße in Badenstedt, in Linden die Badenstedter Straße und der Hochbahnsteig Ungerstraße in der Limmerstraße sowie der Ausbau der Braunstraße mit dem Hochbahnsteig Glocksee in der Calenberger Neustadt. In der Stadt Laatzen wird in diesem Jahr an drei Hochbahnsteigen gebaut: Rethen/Steinfeld, Rethen/Pattenser Straße sowie der neue Endpunkt der Linie 2 im Norden von Gleidingen.

Mit diesen Vorhaben werden gleichzeitig drei Ziele der Verkehrswende angegangen, um den Nahverkehr zu verbessern:

1. die erstmalige Anbindung der Stadt Hemmingen an das Schienennetz der Region Hannover,
2. der Ausbau des Bestandsnetzes, um die Stadtbahn zu beschleunigen und die Störanfälligkeit weiter zu reduzieren, sowie
3. mit der Nachrüstung von Hochbahnsteigen die Barrierefreiheit weiter voranzubringen.

Wie hoch sind die diesjährigen Ausgaben für Ausbau und Sanierung der Stadtbahn-Infrastruktur?

Die infra gibt in 2022 insgesamt 70 Millionen Euro für das Schienennetz der Stadtbahn aus. Davon werden 46,4 Millionen Euro in den Neu- und Ausbau des Stadtbahnsystems investiert und 23,6 Millionen Euro in die Erhaltung und Instandsetzung des 123 Kilometer langen Bestandsnetzes.

Bei welchen Haltestellen beginnen Sie 2022 mit dem barrierefreien Ausbau und wie viele Hochbahnsteige werden in Betrieb genommen?

Nach der Fertigstellung des Hochbahnsteigs „Bothfeld“ im April wird definitiv in diesem Jahr der Hochbahnsteig „Rethen/Steinfeld“ im Herbst in Betrieb genommen. Mit dem Bau begonnen wird an den Haltestellen „Safariweg“ und „Riechersstraße“, die in 2022 auch weitestgehend fertiggestellt werden sollen. Ebenfalls begonnen wird der Bau der Hochbahnsteige „Rethen/Pattenser Straße“, „Gleidingen“ und „Alter Flughafen“.



Christian Weske, Geschäftsführer der infra, stellt die umfangreichen Baumaßnahmen vor.

Wie viele Haltestellen haben jetzt schon Hochbahnsteige und lässt sich das Ziel weiterhin erreichen, das gesamte Stadtbahnnetz bis 2030 barrierefrei zu machen?

Von unseren 195 Haltestellen und Stationen haben bereits 161 Hochbahnsteige, die Tunnelstationen zudem auch Aufzüge. Damit sind bereits heute 83 Prozent aller Haltestellen und Stationen barrierefrei. Ich bin in der Tat zuversichtlich, dass wir unser bereits vor einigen Jahren zusammen mit der Region Hannover gestecktes Ziel erreichen werden, um im Jahr 2030 das gesamte Stadtbahnnetz barrierefrei zu haben.

Mehrere ältere Hochbahnsteige wurden oder werden saniert. Warum ist das notwendig?

Alle Bauwerke werden immer so errichtet, wie es zum Zeitpunkt des Baus der Technik war. Erstens geht die technische Entwicklung weiter, zweitens kommen Erfahrungen dazu, wie sich bestimmte Bauwerke im Laufe der Zeit verhalten. So ist es auch mit den verschiedenen Bauarten unserer Hochbahnsteige. Alle Bauwerke müssen laufend instandgehalten werden, damit die Substanz des Bauwerkes nicht angegriffen wird und eine lange Lebensdauer erreicht werden kann. Bei der Bauart der Bahnsteige der 00er Jahre wurde vor einiger Zeit festgestellt, dass Wasser und Salze eindringen, die zu Korrosionsschäden in den Betonfertigteilen führen und somit der inneren Substanz des Bauwerkes schaden und mittelfristig die Tragfähigkeit gefährden könnten. Um dieser Gefahr

vorzubeugen, saniert die infra derzeit jährlich zwei Haltestellen. In diesem Jahr werden die Bahnsteige der Haltestellen „In den Sieben Stücken“ und „Noltemeyerbrücke“ in Hannover-Buchholz saniert.

Seit mehr als zwei Jahren beschäftigt uns schon die Corona-Pandemie. Werden dadurch Baumaßnahmen der infra später fertig oder verspätet geplant?

Nein, dies ist glücklicherweise nicht der Fall. In der Anfangsphase der Pandemie gab es auf einzelnen Baustellen Pausen und Verzögerungen durch Umstellungen des Bauablaufes infolge einer Allgemeinverfügung der Region zur Vermeidung von Kampfmittelräumungen und damit einhergehende mögliche Evakuierungen. Dies ist aber jetzt nicht mehr der Fall. Die Verzögerungen wurden weitestgehend aufgeholt. Allerdings haben wir jetzt aktuell die Sorge, dass sich aufgrund des russischen Krieges in der Ukraine die Materialbeschaffung erschwert und sich dadurch Baumaßnahmen verzögern könnten.

Manche Baumaßnahmen dauern sehr lange und/oder behindern den Verkehr stark. Das führt zu viel Kritik. Nehmen Sie genug Rücksicht auf die Belange des Individualverkehrs?

Ja, selbstverständlich. Wir nehmen Rücksicht auf alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen: den motorisierten Individualverkehr, den Stadtbahn- und Busbetrieb aber insbesondere die

stärker schutzbedürftigen Radfahrenden und die Fußgängerinnen und Fußgänger. Grundsätzlich wird die Verkehrsführung während der Bauzeit unserer Vorhaben immer mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der jeweiligen Kommune abgestimmt. Wichtig ist dabei, die Bauzeit möglichst kurz zu halten und die Einschränkungen für den laufenden Verkehr möglichst gering zu halten oder gar ganz zu vermeiden. Diese beiden Ziele widersprechen sich aber in der Regel. Insofern gilt es immer, einen vernünftigen Kompromiss zwischen allen Ansprüchen zu finden.

Die Verlängerungen mehrerer Stadtbahnstrecken stehen im Raum. Wie weit sind die Planungen dafür fortgeschritten?

Die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen ist in Bau und wird Ende nächsten Jahres mit der Linie 7 in Betrieb genommen. Auch die weitere Verlängerung dieser Strecke bis nach Arnum West ist bereits in der Vorplanung. Weiter fortgeschritten sind die Planungen für die Verlängerung der Linie 4 über die Autobahn 2 bis nach Garbsen-Mitte. Die genaue Streckenführung und die Haltestellenstandorte liegen bereits fest. Momentan wird die Entwurfsplanung erstellt, um die Planfeststellung beantragen zu können. Des Weiteren werden Planungen entwickelt für die Verlängerung der Linie 1 zur Pferderennbahn in Langenhagen, sowie zur Anbindung der neu zu errichtenden Medizinischen Hochschule von der Podbielskistraße aus und zur Anbindung der Wasserstadt Limmer.

NEUER STANDORT FÜR HALTESTELLE STADTFRIEDHOF BOTHFELD GEPLANT

Hochbahnsteig ist für Mehrheit der Fahrgäste nördlich des Eichhörchenstegs am besten erreichbar

Der künftige Hochbahnsteig der Stadtbahnhaltestelle Stadtfriedhof Bothfeld an der Burgwedeler Straße soll an einem anderen Standort gebaut werden. Auch der Bezirksrat Bothfeld-Vahrenheide hat sich nach intensiver Beratung und Würdigung der Anregungen der Anwohnenden für eine Verlegung des jetzigen Standortes in den Bereich nördlich der Einmündung Eichhörchensteg ausgesprochen. Die Erreichbarkeit der Haltestelle ist für die Mehrheit der Fahrgäste mit dieser Variante am besten gegeben. Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra) hatte drei Planungsvarianten an drei Standorten für den Hochbahnsteig erarbeitet: am Ort der derzeitigen Niedrighaltestelle südlich des Eichhörchenstegs, direkt nördlich davon sowie zwischen den Einmündungen Heimstättenstraße und Sonnenhagen. Hochbahnsteige sollen einen barrierefreien Zugang zu den Stadtbahnen ermöglichen, sie dienen dem Komfort aller Fahrgäste – Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr ist insbesondere für Mobilitätseingeschränkte unerlässlich. Dort, wo sie errichtet werden, verändern sie aber auch das „Bild“ der Straße. Außerdem haben die Haltestellen Auswirkungen auf die Menschen, die dort und in der Nähe wohnen. Es gilt also, sehr vielfältige Interessen so gut wie

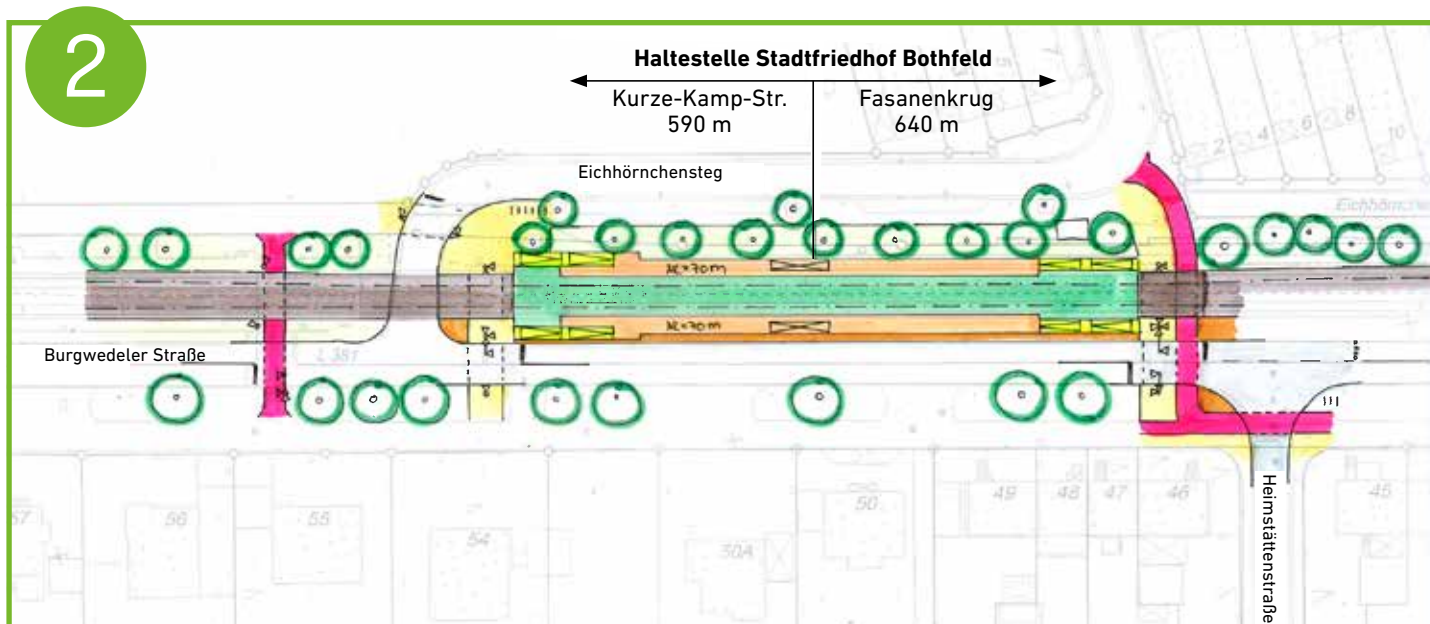
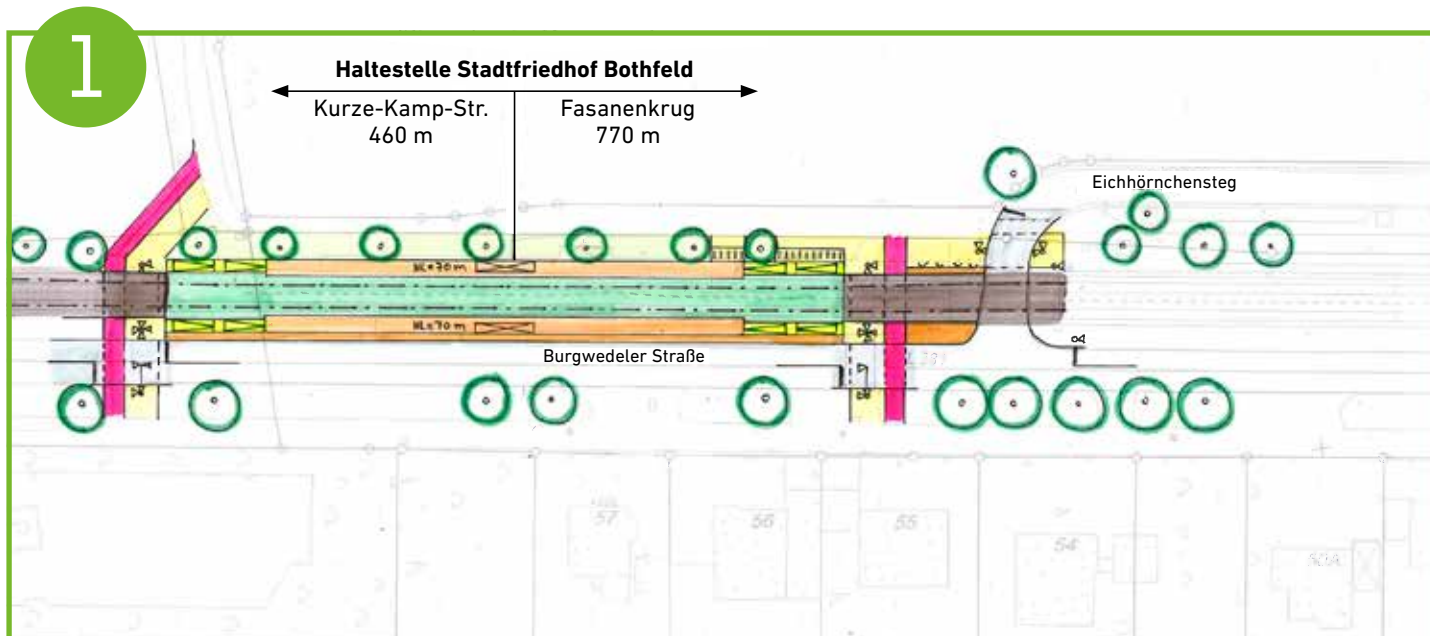
möglich zu berücksichtigen. Was die Interessen der Anwohnenden im Einzugsbereich des künftigen Hochbahnsteiges an der Haltestelle Stadtfriedhof Bothfeld sind, hat die infra als Bauherrin durch eine Befragung im Rahmen der Bürgerbeteiligung in Erfahrung gebracht. Die Frage lautete: Welche Vor- und Nachteile haben die drei möglichen Standorte für den Hochbahnsteig nach Ansicht der Betroffenen? Außerdem waren auch Vorschläge, Anregungen, Fragen und Hinweise möglich. Viele interessante Aussagen der Betroffenen erreichten daraufhin die infra. Bei der Standortfrage gibt es eine knappe Mehrheit für die Variante 1. Von 71 Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Umfrage bevorzugten 38 den Hochbahnsteig am jetzigen Haltestellenort. 31 Teilnehmende haben sich für die Variante 2 nördlich des Eichhörchenstegs ausgesprochen. Das heißt also, 53,5 Prozent wünschen Variante 1 und 43,7 Prozent bevorzugen Variante 2. Die dritte Möglichkeit zwischen Heimstättenstraße und Sonnenhagen hingegen findet kaum Zuspriechung. Nur zwei Teilnehmende sprachen sich für den Hochbahnsteig dort aus. Den Befürwortern der Variante 1 am jetzigen Haltestellenstandort ist vielfach der größere Abstand zu den Wohnhäusern wichtig. Angeführt wird dazu, dass so die Lärm-

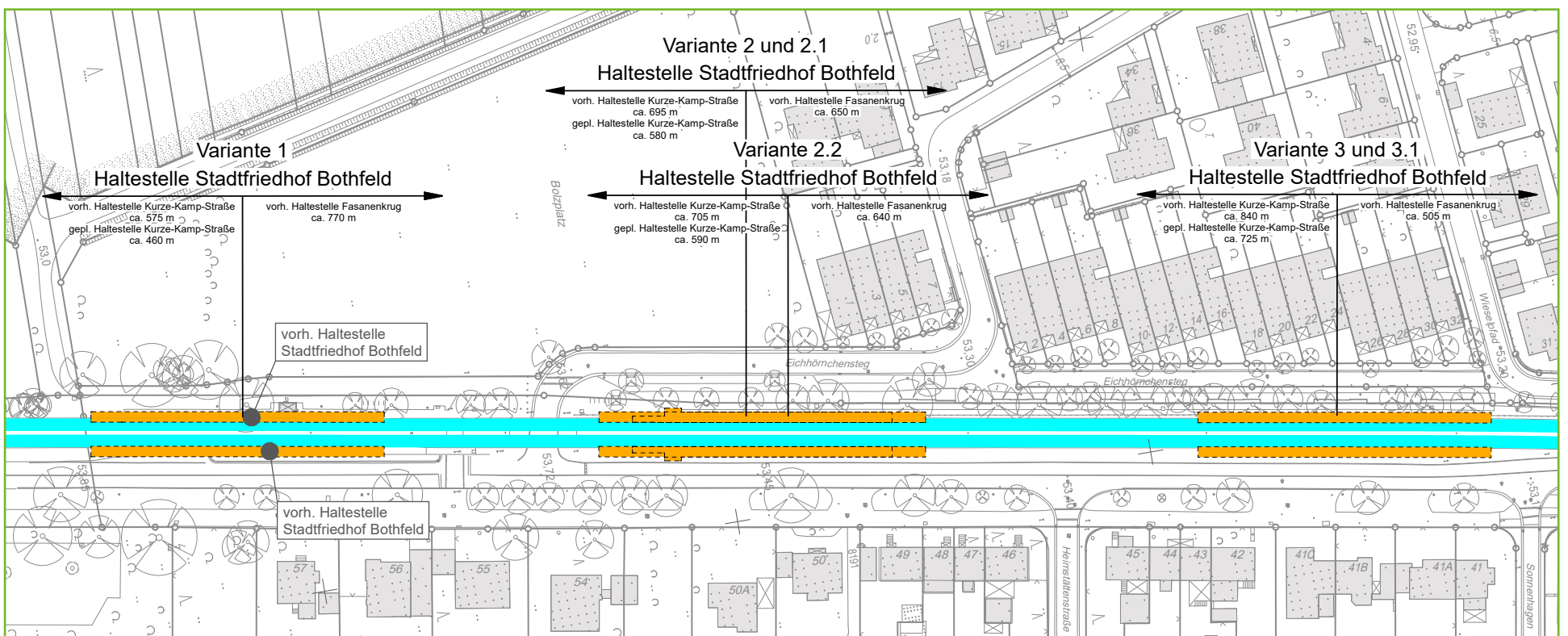


Der Hochbahnsteig ist nördlich der Einmündung Eichhörchensteg geplant.

belastung für die Anwohnenden geringer ist, zumal sich in zahlreichen Häusern im Bereich Eichhörchensteg die Schlafzimmer zur Straße befinden. Bei Variante 2 wird demnach Lärm durch die stoppenden und anfahrenen Stadtbahnen befürchtet, ebenso durch wartende Fahrgäste. Außerdem werden negative Auswirkungen durch

die Beleuchtung auf dem Hochbahnsteig gesehen, weil das Licht die Schlafzimmer erhellen. Für einen aktiven Lärmschutz werden Maßnahmen vorgesehen, die in einem Schallgutachten erarbeitet werden. So sollen etwa Rasengleise verlegt werden, die Geräusche durch die Stadtbahnen erheblich mindern. In Betracht kommt auch, die Lärmschutzwand zu erhöhen oder in Richtung Süden zu verlängern. Dass die Haltestellenbeleuchtung bis in die Häuser strahlen könnte, muss nicht befürchtet werden. Auf dem Hochbahnsteig werden LED-Leuchten mit Reflektortechnik installiert, deren Licht nur den Bahnsteigbereich erhellt. Eine Abstrahlung in den Nachthimmel und die Häuser gibt es nicht. Hingewiesen wird bei der Befragung auch darauf, dass sich die Haltestelle am jetzigen Ort sehr bewährt habe und eine Verlegung für Fahrgäste aus dem Bereich weiter nördlich an der Burgwedeler Straße nur einen geringfügig verkürzten Weg bedeuten würde. Die Haltestelle sei bewusst im jetzigen Bereich angelegt worden, weil dadurch die Menschen im Umfeld am wenigsten belastet würden.





Der etwas kürzere Weg zur Haltestelle für einige Fahrgäste stehe in keinem Verhältnis zu den Nachteilen für Menschen und Umwelt beim Standort nördlich des Eichhörnchenstegs, heißt es zusammenfassend in einer Stellungnahme. Auch der kürzere Weg zum Friedhof besonders für ältere Menschen wird als Argument angeführt.

Um die Wege für Fahrgäste zu den Haltestellen kurz zu halten, sollen die Abstände möglichst zwischen 400 und 600 Meter betragen. Die jetzige Haltestelle ist von der Nachbarhaltestelle Kurze-Kamp-Straße 460 Meter entfernt, vom Fasanenkrug hingegen 770 Meter. Bei einer Verlegung des Hochbahnsteiges nördlich der Einmündung Eichhörnchensteg würden die Abstände 590 und 640 Meter betragen. Somit könnten durch die Variante 2 rund 20 Prozent mehr Fahrgäste die Haltestelle erreichen, weil weiter nördlich mehr Menschen wohnen und diese dann kürzere Wege hätten. Die Haltestelle wird mehr durch Anwohnende genutzt als durch Friedhofsbesucher. Die Menschen östlich der Hartenbrakenstraße erhielten mit der Verlegung der Haltestelle über die Heimstättenstraße auch einen direkten öffentlichen Weg zur Haltestelle und müssten nicht mehr über den Friedhof gehen.

Die Befürworter des Standortes nördlich des Eichhörnchenstegs argumentieren in ihren Antworten auch so. Sie sehen die geringere Entfernung von ihren Wohnungen zur Stadtbahnhaltestelle als Vorteil. Die Variante 2 wird den Aussagen zufolge durch ihre Lage als guter Kompromiss zwischen den Interessen der dort wohnenden Menschen und den Besucherinnen und



Besuchern des Stadtfriedhofs gesehen. Einige unmittelbar Anwohnende aus dem nordöstlichen Wohnbereich sehen durch die Verlegung die Attraktivität des Nahverkehrs gesteigert und stellen eine häufigere Nutzung in Aussicht.

Die Befürworter der Haltestelle am jetzigen Standort führen auch Aspekte des Naturschutzes an: Erhalt des Baumbestandes, Krötenwanderungen und Fledermausvorkommen im Bereich der Variante 2. Ein vorläufiges Umweltgutachten für die infra bestätigt auch Krötenwanderungen im aktuellen Haltestellenbereich sowie am Eichhörnchensteg entlang der Gehölzstrukturen. Da die Kröten sich jedoch überwiegend in Höhe der jetzigen Haltestelle über die Straße zwischen Wald und See bewegen, wird der Bau des Hochbahnsteiges weiter nördlich sogar empfohlen, da Hochbahnsteige die Barrierewirkung erhöhen und sich die Amphibien länger im Schienenbereich aufhalten, wodurch das Tötungsrisiko bei einem Hochbahnsteig in Bestandslage höher läge.

Die Gutachter stellten fest, dass es zwar Fledermäuse in dem Bereich gibt, das Potenzial für Fledermausquartiere in den betroffenen Bäumen ist aber als gering einzuschätzen. Die Bäume sollen nach Möglichkeit ohnehin erhalten bleiben. Wenn es nicht zu vermeiden ist, Bäume zu fällen, werden neue Bäume in unmittelbarer Nähe gepflanzt. Erst während der weiteren

Planungen kann aber gesagt werden, ob und gegebenenfalls wie viele Bäume gefällt werden müssen. Die Anregungen und Hinweise aus der Bürgerbeteiligung werden in der weiteren Planung entsprechend gewürdigt und Berücksichtigung finden.

Die beteiligten Stellen von Region, infra, ÜSTRA und Stadt hatten die Variante 2 favorisiert, weil sie aus ihrer Sicht eine gute Lösung für alle Beteiligten im Umfeld der Haltestelle darstellt, da die Fahrgäste aus dem nordöstlichen Bereich die Haltestelle schneller erreichen. Außerdem sind durch den Standort nördlich des Eichhörnchen-

stegs die Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr auf der Ost-West-Achse geradlinig, umwegfrei und direkt. Ampelgeregelt Übergänge über die Burgwedeler Straße erhöhen die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr. Auch die Kinder der Grundschule Grimsehlweg können ihren Schulweg sicherer zurücklegen. Insgesamt kann der Verkehr laut Verkehrsgutachten gut fließen.

Um Baurecht für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle zu erlangen, muss zunächst ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. In diesem Verfahren werden alle öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abgewogen und jeder betroffene Bürger kann seine Einwände geltend machen. Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den Bau dieses dritten Bothfelder Hochbahnsteiges soll noch Anfang 2023 erfolgen. Die Planunterlagen werden vier Wochen lang ausgelegt, die Einwendungsfrist endet zwei Wochen nach Auslegung. Auf die Auslegung der Unterlagen wird in der Presse sowie auf der Homepage der infra hingewiesen. Nach dem derzeitigen Stand ist der Bau noch während des Jahres 2024 möglich. Die heute vorhandene Niedrighaltestelle kann bis zur Fertigstellung zunächst weiter genutzt werden. Während der Bauzeit lassen sich Beeinträchtigungen zwar nicht vermeiden, doch die infra wird alle Möglichkeiten nutzen, um die Auswirkungen für die Betroffenen so gering wie möglich zu halten.



Informationen und Ansprechpartner

Informationen über den Fortgang der Planungen sowie das Planfeststellungsverfahren für den Bau des Hochbahnsteiges an der Stadtbahnhaltestelle Stadtfriedhof Bothfeld erhalten Sie auf der Website der infra: www.infra-hannover.de. Über das Planfeststellungsverfahren wird auch in den Amtlichen Bekanntmachungen in der Presse informiert. Die infra veröffentlicht Neuigkeiten außerdem auf ihrem Facebook-Kanal und gibt Pressemitteilungen an die lokalen Medien heraus.

BOTHFELDER KIRCHWEG: PLÄNE FÜR HOCHBAHNSTEIG LIEGEN VOR

Haltestelle wird zwischen Einmündungen des Ludwig-Sievers-Rings gebaut/Arbeiten starten 2024

Bothfelder Kirchweg ist eine weitere wichtige Haltestelle auf dem Bothfelder Streckenast der Stadtbahnlinie 9, die mit einem Hochbahnsteig ausgestattet werden soll. Auch hier sind die Planungen inzwischen sehr weit fortgeschritten, die notwendigen Entscheidungen seitens der Verwaltung sind gefallen. Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra) als Bauherrin setzt nun die nächsten Planungsschritte in die Tat um.

Neuer Standort

So sieht es konkret bei diesem Vorhaben aus: Die Haltestelle Bothfelder Kirchweg wird einen neuen Standort bekommen. Der Hochbahnsteig soll etwas von der St.-Nicolaikirche entfernt zwischen den beiden Einmündungen des Ludwig-Sievers-Rings auf der Sutelstraße gebaut werden. Was hat zu der Entscheidung für diesen Standort geführt? Bei den Planungen musste die schwierige Gesamtsituation in der Sutelstraße berücksichtigt werden. Hier herrscht viel Verkehr, der Platz ist knapp. Stadtbahnen und Autos müssen sich den begrenzten Raum teilen. Und auch die anderen Verkehrsteilnehmer sollen und müssen sich bequem und vor allem auch sicher bewegen können. Sicherheit ist auch das Stichwort, auf das natürlich die Feuerwehr hinweist. Sie muss jederzeit ihre Einsatzfahrzeuge bewegen sowie etwa eine Drehleiter aufstellen können, um Menschen aus Gebäuden zu retten. Da darf nichts im Wege sein. Deshalb kann ein Hochbahnsteig nicht an jeder Stelle platziert werden, an der er vielleicht wünschenswert wäre. Nicht zuletzt soll die Baumaßnahme auch noch genutzt werden, um mehr Grün in die Sutelstraße zu bringen: Neue Bäume werden in Höhe des künftigen Hochbahnsteiges gepflanzt.

All dies geht in der Sutelstraße nicht überall, zumal auch noch bestimmte, gleichmäßige Abstände zu den benachbarten Haltestellen,



Der Standort des Hochbahnsteigs Bothfelder Kirchweg wird zwischen den Einmündungen des Ludwig-Sievers-Rings sein.

also Noltemeyerbrücke und Bothfeld, anzustreben sind. Bei den Planungen für den Hochbahnsteig Bothfelder Kirchweg fielen andere Varianten für den Standort deshalb wegen unterschiedlicher Gründe schnell aus. Nördlich sowie direkt südlich der Einmündung der Ebelingstraße kann die barrierefreie Haltestelle nicht gebaut werden, der Straßenraum ist zu eng. Diese Standorte wurden von der infra gründlich geprüft und verworfen.

Das ist geplant

Für die Haltestelle Bothfelder Kirchweg sehen die Planungen einen Mittelhochbahnsteig vor, der rechts und links von den Stadtbahnen angefahren wird. Der barrierefreie Zugang ist an beiden Enden über Rampen möglich. Sie beginnen jeweils in Höhe der Einmündungen Ludwig-Sievers-Ring,

Die Fahrgäste können die Fahrbahn der Sutelstraße ampelgeregelt sicher überqueren. Die Schienen liegen auf Höhe der Straße und sind von Autos überfahrbar.

Fährt eine Stadtbahn die Haltestelle an, können Autos die Bahn aber nicht passieren, weil der Bereich dafür zu eng ist. Die Fahrzeuge müssen warten, bis die Stadtbahn wieder abgefahren ist. Das erhöht auch die Sicherheit für die Menschen, die die Fahrbahn überqueren. Direkt neben der Straße befindet sich auf beiden Seiten jeweils der Radweg. Die neuen Bäume trennen Rad- und Gehweg voneinander. Das Grün ist eine Aufwertung, denn bisher stehen dort keine Bäume.

Zeitlicher Ablauf

Nach dem aktuellen Planungsstand soll das Planfeststellungsverfahren Anfang 2023

eingeleitet werden. Die infra will im Mai 2023 den Finanzierungsantrag stellen. Läuft alles nach Plan, beginnen die Bauarbeiten im Jahr 2024. Dann wird erst einmal viel gebuddelt und gegraben: Es müssen zahlreiche Leitungen verlegt werden. Abwasserkanäle, Trinkwasserrohre, Gasleitungen sowie Strom- und Telekommunikationsleitungen liegen im Moment unter dem künftigen Hochbahnsteig. Das darf nicht so bleiben, weil Leitungen und Rohre für Reparaturen erreichbar sein müssen. Nach dem Leitungsbau werden die neuen Gleise verlegt, Straße und Nebenanlagen sowie schließlich der Hochbahnsteig gebaut. Wegen des umfangreichen Leitungsbaus werden die Fahrgäste voraussichtlich erst 2026 an der Haltestelle Bothfelder Kirchweg barrierefrei in die Bahnen einsteigen können.

FASANENKRUG: ZWEI MÖGLICHE STANDORTE

Nach dem Bau eines Hochbahnsteiges an der Endhaltestelle Fasanenkrug wird der gesamte Bothfelder Streckenast der Stadtbahnlinie 9 barrierefrei sein. Auch dafür laufen die Planungen und sind bereits weit fortgeschritten. Im Jahr 2025 soll am Fasanenkrug gebaut und der Hochbahnsteig auch noch in dem Jahr fertig werden. Bisher sind aber noch keine Entscheidungen gefallen.

Es gibt Planungen für zwei alternative Standorte: westlich der Straße, wo sich die Haltestelle jetzt befindet, und auf der östlichen Seite. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten wären die Varianten sehr unterschiedlich.

Vorgesehen sind hier Seitenhochbahnsteige. Würden sie auf dem Gelände der jetzigen Haltestelle gebaut, wäre vermutlich dort kein P+R-Parkplatz möglich. Der Platz ist

knapp, Wald grenzt an, entlang der Autobahn besteht eine Bauverbotszone, und eine Vergrößerung der Fläche ist schwierig. Jetzt wenden die Bahnen dort in einer Schleife. Nach dem Bau eines Hochbahnsteiges müssten sie das Gleis über eine Weiche wechseln.

Ein barrierefreier Bahnsteig auf der östlichen Seite der Straße würde den Bau eines direkt angrenzenden P+R-Parkplatzes möglich machen. Außerdem könnten die einlaufenden Busse so halten, dass die Fahrgäste direkt am Bahnsteig zwischen Bus und Stadtbahn wechseln könnten. Allerdings grenzt Bebauung an. Zurzeit werden beide Varianten mit mehreren Untervarianten untersucht. Im kommenden Jahr soll im Anschluss an eine Beteiligung der politischen Gremien das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.



Noch ist offen, wo der Hochbahnsteig Fasanenkrug gebaut wird.

NACHRICHTEN

UMWELTSCHUTZ BEIM BAUEN: VON DER BAUSTELLE IN DEN SCHULGARTEN

Auch auf den zahlreichen Baustellen der infra im Stadtbahnnetz spielen Umweltschutz und Nachhaltigkeit eine große Rolle. Dazu gehört auch die erneute Verwendung von Material. Ein Beispiel dafür ist der neue Hochbahnsteig an der Haltestelle Bothfeld. Schutzzäune aus Holz wurden aufgestellt, damit die Bäume dort während der Bauarbeiten nicht beschädigt werden. Nach dem Ende der Bauarbeiten wird das Holz nun neu und sinnvoll genutzt. Die infra spendete die Latten der Stiftung HELP e.V., die sie sehr gut für eines ihrer zahlreichen Projekte im künftigen Schulgarten der Grundschule Mühlenweg in Misburg gebrauchen kann. Rund 300 Meter lang war der Zaun insgesamt, der 30 Bäume und Büsche auf einer Fläche von etwa 100 Quadratmetern während der Bauzeit schützte.



Die Stiftung HELP wurde 2011 in Hannover gegründet, ist gemeinnützig und als freier Träger der Kinder- und Jugendhilfe tätig. Das Schulgartenprojekt an der Grundschule Mühlenweg wurde im vergangenen Jahr gestartet und soll in den kommenden Jahren nach und nach wachsen. Kinder sollen in dem Garten Natur erfahren durch Gartenbau und Tierhaltung. Weil die Jungen und Mädchen an der Gartengestaltung beteiligt werden, entwickeln sie ein Gefühl für die Natur und die Umwelt, sie lernen außerdem, wie sie artgerecht mit Tieren umgehen. Bei ihren gärtnerischen, handwerklichen und bäuerlichen Aufgaben werden die Kinder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stiftung HELP unterstützt.

Das Holz von der Bothfelder Hochbahnsteig-Baustelle dient im Schulgarten für gleich mehrere Projekte. Gebaut werden damit Vogelhäuser, ein Insektenhotel, Anbauten am Bauwagen oder Umrandungen von Beeten.



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

ZWEI HALTESTELLEN SIND SCHON BARRIEREFREI

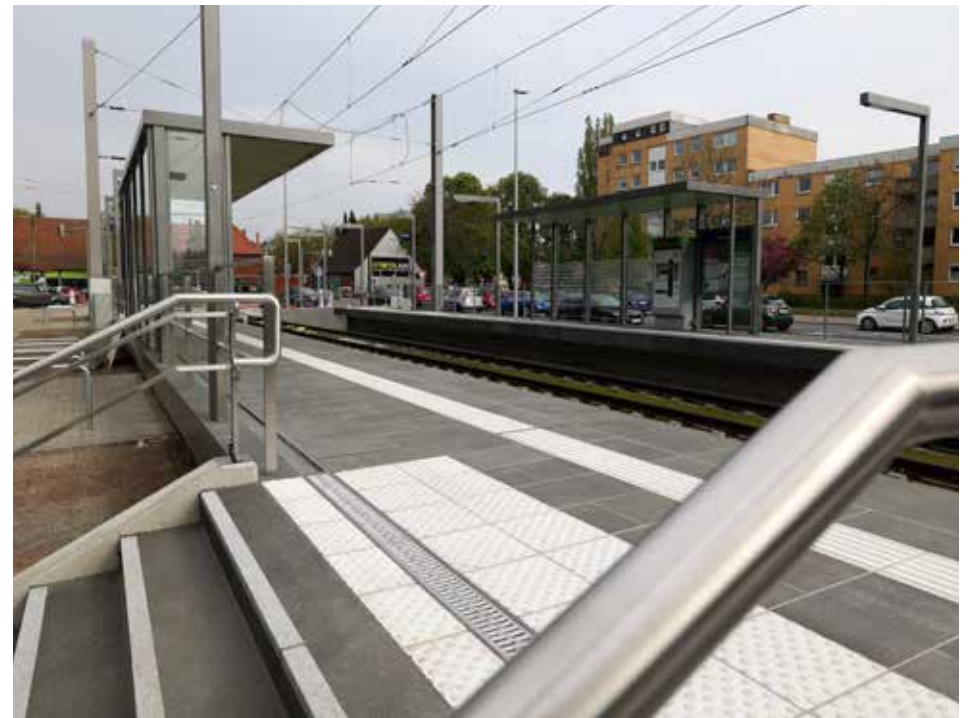
Einiges an Geduld war von den Stadtbahnfahrern in Bothfeld gefordert, bevor es auch in ihrem Stadtteil endlich losging mit dem Bau von Hochbahnsteigen. Im Frühjahr 2020 war es endlich so weit: die Bagger rückten an. Die Arbeiten für den Hochbahnsteig an der Haltestelle Bothfeld begannen. Ein knappes Jahr später legten die Baufirmen auch an der Nachbarhaltestelle Kurze-Kamp-Straße los.

Da die Arbeiten an der Haltestelle Kurze-Kamp-Straße weniger aufwändig waren als an der Haltestelle Bothfeld, bekam der Stadtteil hier zum Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember seine erste barrierefreie Stadtbahnhaltestelle.

Dieser 160. Hochbahnsteig im Streckennetz wird an Werktagen von rund 1.900 Fahrgästen genutzt. Dabei handelt es sich unter anderem um Bewohner des Neubaugebietes Herzkamp, Besucherinnen und Besucher der Heilig-Geist-Kirche, der Sportanlagen, Mitarbeitende zahlreicher Firmen sowie Schülerinnen und Schüler der Gartenheimschule. 5,2 Millionen Euro hat die infra mit Finanzmitteln der Region und Förderung des Landes Niedersachsen dafür investiert. Die Stadt Hannover beteiligte sich mit 300.000 Euro.

Weil sich der Hochbahnsteig nördlich der alten Haltestelle befindet, war eigentlich angedacht, den Namen in Abendseglerweg zu ändern.

Damit konnten sich aber viele Anwohnende nicht anfreunden. Sie wollten den bisherigen Haltestellennamen Kurze-Kamp-Straße behalten. Den Wünschen wurde entsprochen, es blieb beim bisherigen Namen. Für



Der Hochbahnsteig Bothfeld ist im April in Betrieb genommen worden.

den Hochbahnsteigbau an neuer Stelle mussten keine Straßen gesperrt werden, die alte Haltestelle war weiter nutzbar. Dadurch gab es nur geringe Beeinträchtigungen. Das war an der Haltestelle Bothfeld allerdings anders. Hier mussten in einem ganz erheblichen Maße Leitungen neu verlegt werden, was viel Zeit in Anspruch nahm und so zu einer Bauzeit von rund zwei Jahren führte. Auch wurden Entwässerungskanäle unter die Fahrbahn der Kugelfangtrift verlegt. Sie befanden sich vorher im Haltestellenbereich und in den nördlichen Grünflächen. Im Einmündungsbereich von Sutelstraße und

Kugelfangtrift wurde ebenfalls umfangreich gearbeitet.

Für den Individualverkehr hatte das gravierende Folgen. Die Kugelfangtrift war längere Zeit Einbahnstraße und konnte nur in Richtung der Kreuzung Sünderstraße/Langendorfer Straße befahren werden. Zeitweise war sogar eine komplette Sperrung notwendig. Das hat den Menschen in der Umgebung und den Durchfahrenden natürlich viel abverlangt. Auch die alte Haltestelle konnte über Monate nicht mehr genutzt werden, als der Hochbahnsteig errichtet wurde. Die Verantwortlichen der infra danken den Anliegerinnen und Anliegern deshalb für ihre Geduld, die sie während der Bauphase aufgebracht haben. Seit April ist aber die Zeit vorbei, in der hier über Klapprittstufen ein- und ausgestiegen wurde. Der Hochbahnsteig Bothfeld ist in Betrieb. Davon profitieren mehr als 2.000 Fahrgäste werktäglich. Die infra investierte dafür mit Mitteln der Region und Förderung des Landes Niedersachsen 8,4 Millionen Euro. Wie auch an der Nachbarhaltestelle müssen nur noch Restarbeiten erledigt werden, die sich aber auf den Stadtbahnbetrieb nicht auswirken. Und in diesem Herbst wird es auch neues Grün geben. 25 Bäume werden hinter dem Hochbahnsteig in stadtauswärtiger Richtung sowie entlang der Kugelfangtrift südlich des stadteinwärtigen Bahnsteigs und außerdem in den umliegenden Grünflächen der Kugelfangtrift gepflanzt.



Die Haltestelle Kurze-Kamp-Straße ist seit Dezember 2021 barrierefrei nutzbar.



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

NACHBARGLEIS

Impressum

Herausgeber/ infra Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH
Kontakt: Gradestraße 20, 30163 Hannover
0511-357798-0, info@infra-hannover.de
[fb.com/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 kommunikation & design,
Hannover

Druck: COLOR+ GmbH

Auflage: 5100 Exemplare

Redaktion: Telefon 0511-3530487
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