infra
Anwohnerinfos rund
um unsere Baustellen

Jetzt auch auf Facebook
/infra.wirVerbindenHannover

Ausgabe 10 • November 2023

NACHBAR GLEIS

HEMMINGEN

JETZT FÄHRT DIE 13 NACH HEMMINGEN

Es war ein historischer Moment: Am ersten Wochenende im September gab es im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Wallensteinstraße noch einmal umfangreiche Bauarbeiten. Dort wurden Weichen eingebaut, die bis nach Hemmingen verlegten Gleise an die vorhandene Strecke zwischen Hannover und Wettbergen angebunden. Erstmals in der Stadtgeschichte ist Hemmingen nun an das Stadtbahnnetz angeschlossen. Die Stadtbahnzüge können bis zum Endpunkt an der Göttinger Landstraße nahe der Weetzener Landstraße fahren.

Gut vier Jahre lang, beginnend mit dem symbolischen ersten Spatenstich, hat die infra regelmäßig mit dem Nachbargleis über die Bauarbeiten informiert. Anwohnerinnen und Anwohner der neuen Stadtbahnstrecke erhielten halbjährlich ausführliche Informationen über die bevorstehenden Arbeiten. Nun liegt die zehnte und letzte Ausgabe des Nachbargleis Hemmingen vor. Die neue Stadtbahnlinie 13 nimmt den Betrieb auf. Im Zehn-Minuten-Takt fahren die Bahnen zwischen Hemmingen-Westerfeld, Hannover und dem Fasanenkrug.

STANDDERDINGE

Zum Abschluss eines der größten Bauprojekte des öffentlichen Nahverkehrs in der Region während der vergangenen zwei Jahrzehnte fassen wir in diesem Nachbargleis noch einmal alle Neuigkeiten zusammen. Noch ist nicht alles fertig, einige Arbeiten sind bis zur Inbetriebnahme der Strecke durch infra, ÜSTRA, protec Service GmbH und die beteiligten Unternehmen zu erledigen. Wir blicken auf die nächsten Wochen und die Feier zur Streckeneröffnung (Seite 2 und 3).

Von Leitungsarbeiten über Schienenverlegung bis zum Bau der Hochbahnsteige: In den vergangenen Jahren ist zwischen Oberricklingen und Hemmingen viel passiert. Eine Rückschau mit zahlreichen Fotos dokumentiert das Geschehen während der gesamten Bauzeit (Seite 4 und 5), ebenso wie ein selbstkritischer Blick auf das Geschehen: was gut lief, was hätte besser gemacht werden können (Seite 6). Die Routen einiger Buslinien werden sich zum Fahrplanwechsel ändern (Seite 7).

Und jetzt kommt die Stadtbahn.

Fahrplanwechsel

SO ÄNDERN SICH FAHRWEGE UND TAKT DER BUSLINIEN

Seite 7

Menschen bei der infra

GLEISBAU IM PRAKTIKUM, BAUHERRENVERTRETUNG IM JOB

Seite 8

VIELEN DANK FÜR DIE GEDULD UND AUSDAUER WÄHREND DER BAUZEIT

Ein Resümee von infra-Geschäftsführer Christian Weske zum Ende des Streckenausbaus

Bei einem Infrastrukturprojekt von diesem Umfang benötigen alle Beteiligte einen langen Atem. Dies gilt insbesondere für die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen. Seit über 30 Jahren ist die Stadtbahnanbindung Hemmingens in Diskussion, Planung und Bau.

Nach ersten Vorüberlegungen in den späten 80er Jahren wurde bereits 1991 mit den Vorplanungen begonnen. Immer wieder wurden die Planungen unterbrochen und einige Zeit angehalten. Dies hatte Gründe: Zunächst war es das Regionale Raumordnungsprogramm, welches die Trassenführung der Ortsumgehung B3 neu ordnete. Dann war es die Vergabe der Weltausstellung Expo 2000 nach Hannover, wodurch andere Verkehrsprojekte plötzlich Vorrang hatten und auf den Punkt genau fertiggestellt werden mussten. Später waren es finanzielle Haushaltsengpässe bei der Region und vor allem die inhaltliche und zeitliche Verknüpfung mit dem Bau der neuen B3-Ortsumgehung, die zuerst fertig werden musste und beklagt wurde. Alle diese Gründe führten dazu, dass die Stadtbahn nach Hemmingen von den anderen Stadtbahnverlängerungen zur Expo-Plaza nach Bemerode (2000), Anderten (2002), Altwarmbüchen (2006) und Misburg (2014) überholt wurde, obwohl mit der Planung für Hemmingen als erstes begonnen worden war.

Unzählige Beteiligte haben in diesen 30 Jahren an dem Projekt mitgewirkt. Ob dies die zahlreichen Anlieger, Geschäftsleute, Einwohnerinnen und Einwohner von Hemmingen, Arnum und Hannover-Oberricklingen waren, die mit ihren Anregungen, Hinweisen, Beschwerden und Einwendungen das Vorhaben über drei Jahrzehnte begleitet haben, oder die politischen Gremien wie der Rat der Stadt Hemmingen, der Bezirksrat Ricklingen und der Verkehrsausschuss vom Kommunalverband und später der Region Hannover mit stets wechselnden Besetzungen und Mehrheiten. Ebenso das engagierte Personal in allen Verwaltungen und den Verkehrsbetrieben ÜSTRA und RegioBus oder die vielen Mitarbeitenden der Ingenieurgesellschaften und Baufirmen – allen voran der TransTecBau als unserem Generalplaner in den drei Jahrzehnten. Sie alle haben mit großer Leidenschaft, Engagement und Kompromissfähigkeit dafür gesorgt, dass für die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen die bestmögliche Lösung entwickelt und realisiert wurde. Dafür bedanke ich mich sehr herzlich!

Ebenso gebührt ein großer Dank allen Anliegern und Verkehrsteilnehmern, die in den mit dem vorweg erfolgten Leitungs- und Kanalnetzbau insgesamt sieben Jahren Bauzeit zahlreiche Sperrungen und Umleitungen sowie viel Lärm, Dreck und Ärger ertragen mussten. Herzlichen Dank für Ihre Geduld!

Ich bin davon überzeugt, dass die Stadtbahn nach Hemmingen ein Erfolgsprojekt wird. Und wenn wiederum alle Beteiligte und Betroffene zusammenarbeiten, wird die Stadtbahn in einigen Jahren auch weiter bis nach Arnum fahren. Ich wünsche der neuen Linie 13 allzeit gute Fahrt!

GROSSE PARTY ZUR STRECKENERÖFFNUNG

Die Fertigstellung der Stadtbahnstrecke nach Hemmingen ist ein weiterer großer Schritt für den Nahverkehr in der Region Hannover. Die Stadtbahnlinie 13 nimmt den Betrieb auf. Dieses Ereignis muss natürlich gebührend gefeiert werden.

Zur offiziellen Eröffnung der Stadtbahnstrecke am Samstag, 9. Dezember 2023, ist ein großes öffentliches Fest auf dem Gelände der Endhaltestelle an der Göttinger Landstraße geplant. Bürgerinnen und Bürger können gemeinsam mit den Baubeteiligten, Verwaltungen und politischen Gremien die Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke feiern. Das Fest am Endpunkt wird um 10 Uhr morgens beginnen. Gegen 11 Uhr wird die erste Stadtbahn in den Endpunkt einfahren. An den Hebeln sitzen dann Regionspräsident Steffen Krach und Hemmingens Bürgermeister Jan Dingeldey. Vor der Einfahrt der Stadtbahn auf die neue Strecke wird natürlich, wie bei einem solchen Ereignis üblich, feierlich ein Band durchschnitten und die Strecke damit offiziell freigegeben.

Wie das aussehen wird, hat die ÜSTRA schon einmal zeichnen lassen (Foto). Das große Wimmelbild mit der feierlichen Streckeneröffnung und dem Stadtbahn-Schriftzug „13 Hemmingen" im Mittelpunkt ziert den diesjährigen Adventskalender der ÜSTRA. Gäste der Eröffnungsfeier bekommen den Adventskalender als Erinnerung an diesen Tag kostenlos.

Daneben gibt es abwechslungsreiche Unterhaltung durch ein buntes Bühnenprogramm mit Musik und Show, das bis zum Nachmittag um 16 Uhr stattfindet. Nutzerinnen und Nutzer der Stadtbahn und Busse erhalten ausführliche Informationen über die neuen Fahrpläne und veränderte Fahrtrouten der Buslinien. infra, ÜSTRA und TransTecBau informieren über ihre Arbeit und stehen als Ansprechpartner zur Verfügung. An zahlreichen Ständen gibt es Speisen und Getränke.

AUF DER ZIELGERADEN: LETZTE ARBEITEN AN DER STRECKE

Vor dem Start des Linienbetriebes müssen infra, ÜSTRA und protec noch einige Aufgaben erledigen

Die Gleise sind verlegt. Die Fahrdrähte sind aufgehängt. Seit dem Einbau der Weichen an der Wallensteinstraße in Oberricklingen ist die neueste Stadtbahnstrecke der infra nach Hemmingen fertiggestellt. Weitestgehend jedenfalls. Bis die Linie 13 nun in Betrieb gehen wird, gibt es noch ein bisschen zu tun für infra, ÜSTRA und protec service GmbH sowie einige der beauftragten Firmen. Und auch nach der Inbetriebnahme werden hier und da noch Techniker und Bauarbeiter zu sehen sein.

Die ÜSTRA hat den Probebetrieb aufgenommen und die Endabnahme des Projektes läuft in diesen Tagen. In der Folge sind vielleicht Restarbeiten zu erledigen, falls der eine oder andere kleine Mangel entdeckt werden sollte, wenn die Prüfer noch einmal ganz genau hinschauen. Sie haben das während der Bauzeit schon mehrfach nach dem Abschluss einzelner Bauabschnitte getan, größere Probleme sollten deshalb jetzt nicht mehr auftauchen.

Nachdem im Bereich der Weetzener Landstraße die letzten Gleismeter verlegt worden waren, wurde auch hier die Fahrbahn der Göttinger Landstraße asphaltiert. In Handarbeit haben Fachleute in den vergangenen Wochen in leuchtendem Rot die Markierungen für die Radfahrstreifen aufgetragen, sodass hier sicheres Radfahren möglich ist. Die lange geltende Einbahnregelung auf der Göttinger Landstraße ist Geschichte. Mit der Freigabe der Straße in Richtung Norden ist die Zeit der Straßensperrungen und Behinderungen in Hemmingen vorbei. Der Verkehr kann ungehindert rollen. Gehwege, Radwege, Pflaster und Asphalt sind fertig. Hier und da werden an den Nebenanlagen noch Restarbeiten erledigt, weitere Sperrungen sollten dafür jedoch nicht mehr nötig sein.

Auch die Hochbahnsteige an den sechs Haltestellen sind so weit fertig und ermöglichen die barrierefreie Nutzung der Stadtbahnen. Lediglich Uhren und Zugzielanzeiger werden vielleicht bei der Inbetriebnahme der Strecke fehlen. Sie sollen aber so schnell wie möglich montiert werden. Am Endpunkt müssen Zäune aufgestellt werden, etwa im Bereich der P+R-Anlage oder an der Zufahrt vom Kreisverkehr aus. Auf dem Gelände sprießt schon der im Oktober frisch ausgesäte Rasen, die hier vorgesehenen Bäume stehen allerdings noch nicht. Die Bepflanzung der Anlage ist im kommenden Frühjahr geplant. Bisher fehlte dafür einfach die Zeit. Letztlich hatten die Arbeiten Vorrang, durch die ein sicherer und reibungsloser Stadtbahnverkehr pünktlich zum Fahrplanwechsel gewährleistet ist.

Apropos Gewährleistung: Dazu sind die beteiligten Firmen aller Gewerke gesetzlich verpflichtet, und zwar vier Jahre lang nach Abnahme des Projektes. Deshalb wird es in den kommenden Jahren regelmäßig Begutachtungen geben. Sie erstrecken sich auf das gesamte Projekt von der Haltestelle Wallensteinstraße bis zum Endpunkt, neben Schienen und Bahnsteigen also auch auf die Straße sowie Fuß- und Gehwege. Diese Nachbetreuungsphase ist wichtig, weil sich zum Beispiel die Qualität von verwendetem Material oder auch Mängel bei Details der Ausführung oft erst während des laufenden Betriebes zeigen. Tauchen später Fehler oder Mängel auf, müssen die beteiligten Firmen nachbessern. Ebenso ist eine „Anwachspflege" für die neu gepflanzten Bäume und Sträucher wichtig.

Bevor die erste „richtige" Stadtbahn die neue Strecke befahren konnte, musste die ÜSTRA darauf ein Schienenschleiffahrzeug einsetzen. Mit dieser Maschine werden, wie der Name sagt, die noch unbenutzten Schienen geschliffen und geglättet. Durch das Beseitigen von Unebenheiten verringert sich im Betrieb der Verschleiß sowohl an den Schienen als auch an den Rädern der Bahnen. Bei den anschließenden Testfahrten mit Stadtbahnen wurde überprüft, ob alle Signale und Weichen ordnungsgemäß funktionieren. Die Fahrerinnen und Fahrer wurden auf den neuen Abschnitt im Stadtbahnnetz vorbereitet. Sie müssen vor der ersten Fahrt alle Informationen über die technischen Details des Fahrtablaufes haben sowie über Gefahrenstellen, an denen sich die Wege von Stadtbahn und Individualverkehr treffen, oder die Funktionsweise der Kehranlage am Endpunkt, wo die Züge gewendet werden.

Die ÜSTRA-Tochter protec Service GmbH wird unter anderem auf den Hochbahnsteigen neue Streukisten für den Winterdienst aufstellen, Fahrpläne und Infos aushängen und vor der Streckeneröffnung noch einmal eine Grundreinigung vornehmen. Für die Versorgung der zusätzlichen Kilometer im Stadtbahnnetz wird den protec-Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein zusätzliches Fahrzeug zur Verfügung gestellt. Außerdem wurden für die neuen Aufgaben zwei neue Arbeitsplätze geschaffen.

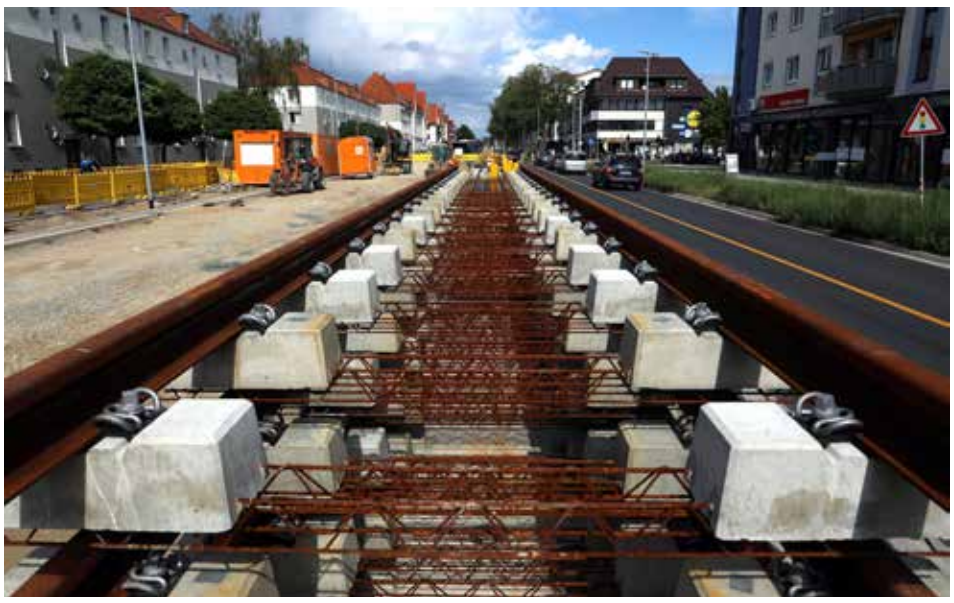
SPATENSTICH BIS GLEISANBINDUNG: DER STRECKENAUSBAU IN BILDERN

Erster Spatenstich im Mai 2019:
Hauke Jagau, damals Regionspräsident, baggert im Beisein von Hannovers Bürgermeister Thomas Hermann (v. l.) und Hemmingens damaligem Bürgermeister Claus-Dieter Schacht-Gaida.

© Tobias Woelki

Leitungen werden neu verlegt.

Zwischen den Schienen wird betoniert.



Auf der Göttinger Chaussee ist der erste Schienenstrang verlegt.

VOM START BIS ZUM ZIEL

Es sind einige Jahre ins Land gegangen: Vom Beginn der Leitungsarbeiten über den offiziellen ersten Spatenstich, der den Start der Gleisverlegung auf der Göttinger Chaussee markierte, bis zur endgültigen Verbindung der neuen Stadtbahnstrecke mit dem gesamten Netz durch den Einbau der Weichen in Oberricklingen vor einigen Wochen. Alle Arbeiten wurden mit der Kamera festgehalten, die einzelnen Bauphasen in den Nachbargleis-Ausgaben dokumentiert. Wir zeigen noch einmal, was zwischen Wallensteinstraße und Endpunkt passiert ist.

Absperrgitter prägen das Bild.

Parallel zum Gleisbau wird an Fahrbahn und Nebenanlagen gebaut.

Auf der Göttinger Landstraße ist der Untergrund für die Gleisverlegung vorbereitet.

Die stillgelegte Müllkippe im Untergrund des Endpunktes wird abgetragen.

Am Stadtfriedhof Ricklingen sind Fahrbahn und Nebenanlagen im Bau.

Straßenneubau am Endpunkt.

Der Gleisbau unter der B3 ist vorbereitet.

infra-Geschäftsführer Christian Weske erläutert den Bauablauf.

Die Gleise in Oberricklingen sind fertig.

Bau der Hochbahnsteige am Endpunkt.

September 2023: Weicheneinbau am Abzweig Wallensteinstraße, Hemmingen ist an das Stadtbahnnetz angeschlossen.

SIEBEN JAHRE BAUARBEITEN FÜR EINE NEUE STADTBAHNSTRECKE

infra-Betriebsleiter Martin Vey über Sperrungen, Staus, Fahrradbügel, Probleme und berechtigte Kritik

Sieben Jahre Baustelle, sieben Jahre Lärm, Schmutz, Staus, Sperrungen. Wie groß war der Ärger?

Martin Vey: Beschwerden bleiben bei einem solchen Projekt nicht aus. In Hemmingen sorgten die Sperrungen und Staus für den meisten Ärger. Dort gab es häufig Umleitungen über zum Teil ohnehin stark befahrene Querstraßen der Göttinger Landstraße. Die Menschen mussten sich mehrfach an veränderte Verkehrsführungen gewöhnen. Darüber war der Unmut verständlicherweise groß. Alles in allem gab es jedoch eine recht große Akzeptanz. Es ist wichtig, Betroffene rechtzeitig über Einschränkungen zu informieren und die Gründe dafür zu erklären.

Wie und wo konnten Anwohner und Autofahrer ihren Ärger und Frust loswerden?

Wir haben die direkten Anwohnerinnen und Anwohner des Baustellenbereiches über Bauabläufe, Termine für Sperrungen und Sonstiges rund um die Arbeiten ausführlich halbjährlich mit dem Nachbargleis informiert. Das waren neun Ausgaben, diese zehnte Ausgabe bildet den Abschluss. Zudem haben wir ständig anlassbezogen Pressemitteilungen an die örtlichen Medien verschickt und den politischen Gremien regelmäßig Rede und Antwort gestanden. Betroffene hatten die Möglichkeit, unsere während der gesamten Bauzeit insgesamt vier Bauherrenvertreter in der wöchentlichen Bürgersprechstunde im Baubüro an der Göttinger Landstraße direkt anzusprechen. Sie waren auch stets telefonisch und per Mail für Kritik, Fragen oder Anregungen zu erreichen.

Kaum waren die ersten Gleise verlegt, da kam die Covid-Pandemie, später noch der Krieg in der Ukraine. Wie wirkte sich das aus?

Auf die Bauabläufe hatte das zum Glück kaum Auswirkungen. Aber es kam zu erheblichen Preissteigerungen. Für die Baufirmen wurde es oft schwierig, ihre Kalkulationen aufrecht zu erhalten. Geholfen hat aber die Erlasslage, wonach nachträglich Mehrkosten teilweise übernommen werden konnten.

Wo gebaggert wird, geht auch mal unbeabsichtigt was kaputt. Wurden Schäden verursacht, waren Schadenersatzleistungen fällig?

Es gab nur kleinere Schäden, es handelte sich dabei eher um Schönheitsreparaturen. Wenn vor der Baumaßnahme die Besorgnis besteht, dass es zu Schäden kommen könnte, wird im Zuge des Beweissicherungsverfahrens ein Sachverständigengutachten in Auftrag gegeben. Ein Sachverständiger schaut sich vorher alles genau an, sodass später belegt werden kann, ob wir als Bauherrin haftbar gemacht werden können.

Mussten für die Stadtbahn Grundstücke gekauft werden oder gab es Einschnitte für Anlieger?

Die Grundstücksmauer auf dem Gelände der Kirchengemeinde St. Augustinus in Oberricklingen wurde versetzt und befindet sich näher an der Kirche und dem Don-Bosco-Haus. Zum Ausgleich wurde eine neue Zufahrt gebaut. An der Endhaltestelle wurden von mehreren Eigentümern Grundstücke gekauft.

War der Grundstückskauf für die gesamte Fläche des Endpunktes notwendig?

Ja. Außerdem wurde auch das Areal auf der Ostseite zwischen dem jetzigen Endpunkt und dem Bach erworben. Die Freifläche dort kann für eine spätere Erweiterung der P+R-Anlage genutzt werden.

Da war früher eine Müllkippe, die mit viel Aufwand ausgekoffert wurde. Warum ist ausgerechnet da nun der Endpunkt?

Bei dieser Streckenführung gab es dafür keine Alternative. Es war die einzige freie Fläche dort, die genug Platz bietet, vor allem auch für Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bussen sowie einen P+R-Parkplatz. Das Areal gegenüber soll eventuell Baugebiet werden und kam daher nicht infrage.

Was lag da so im Boden dieser alten Müllkippe?

Das wusste vorher niemand so genau, weil es über die bis in die 1960-er Jahre genutzte Deponie kaum Unterlagen gibt. Viel Müll war über die Jahrzehnte schon verrottet. Es kamen aber auch Gegenstände mit langer Abbauzeit an die Oberfläche, von einer Waschmaschine über Plastikflaschen bis zu Gummiresten. Im nördlichen Bereich lag hauptsächlich Bauschutt.

Am Endpunkt sind neben den P+R-Parkplätzen auch sehr viele Fahrradstellplätze entstanden. Warum?

Immer mehr Menschen kommen mit dem Rad zu Stadtbahnhaltestellen. Das ist besonders an Haltestellen der Fall, an denen Straßenquerverbindungen bestehen, sowie an Endhaltestellen. Dem haben wir in Hemmingen Rechnung getragen. Man kann sagen, Bike+Ride gehört die Zukunft. Das wird vielleicht wichtiger als Park+Ride.

Wie wurden Umweltschutzbelange beim Bau der Strecke berücksichtigt?

Ein großer Teil der Strecke besteht aus Grün- oder Rasengleis. Das ist sehr umweltfreundlich. Grüngleise mindern den Lärm, speichern Regenwasser und senken im Sommer die Umgebungstemperatur. Göttinger Chaussee und Göttinger Landstraße waren vor dem Streckenbau stärker versiegelt als heute. Auch am Endpunkt gibt es viel Grün, es werden zahlreiche Bäume gepflanzt.

Das ganze Projekt war abhängig vom Bau der B3-Ortsumgehung, die dann verspätet freigegeben wurde. Wie groß war der Ärger?

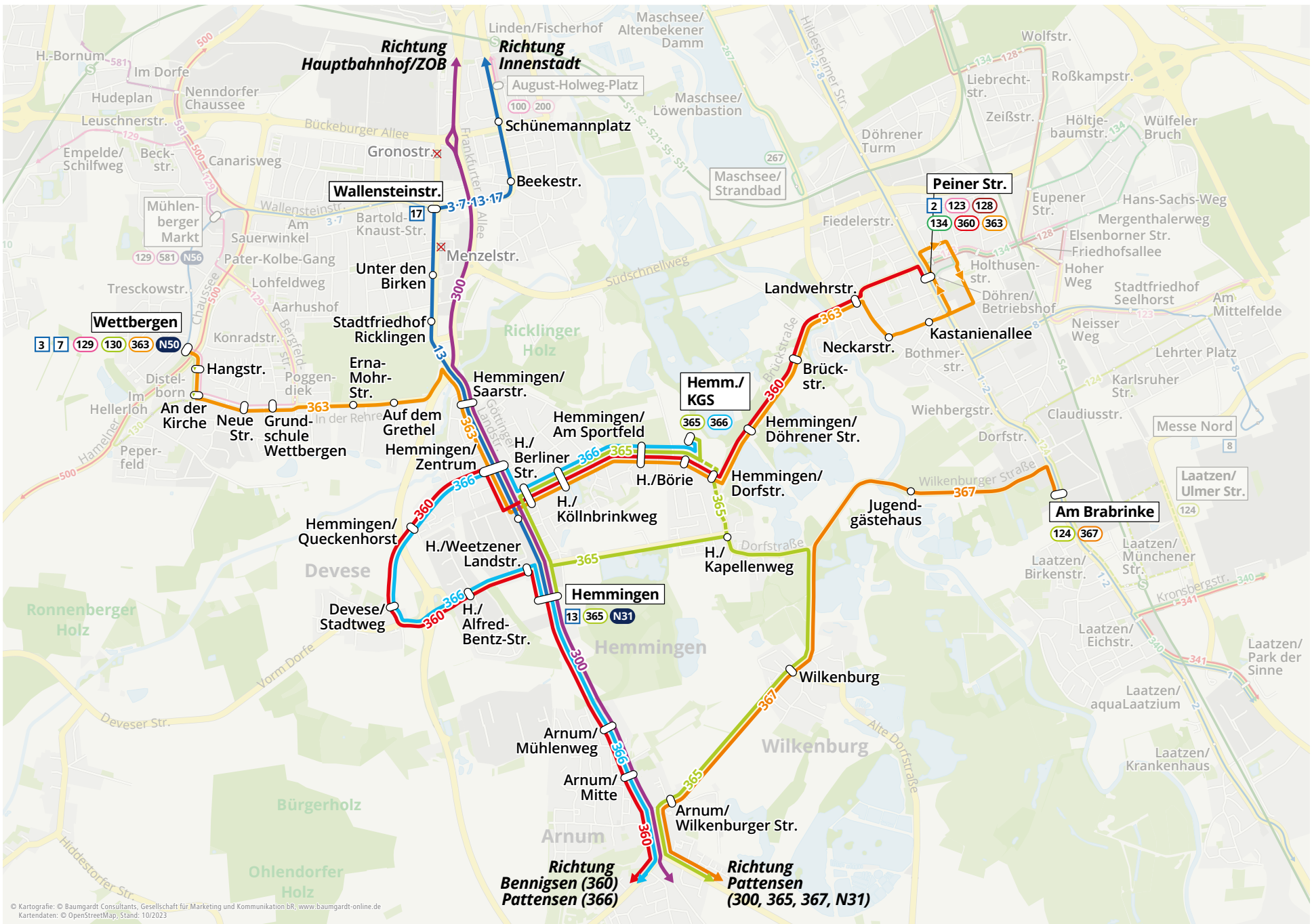
Das war äußerst problematisch, weil die Arbeiten auf Hemminger Gebiet erst nach Freigabe der B3 beginnen sollten, um die Verkehrsbeeinträchtigungen in Grenzen zu halten. Um den Zeitplan einzuhalten, hat die Stadt Hemmingen erlaubt, trotzdem die Arbeiten zu starten. Hätten wir das nicht tun dürfen, wären wir jetzt nicht fertig, sondern erst in einem Jahr. Deshalb gab es oft Staus, Autofahrer waren teils massiv verärgert.

Warum dauerten Straßensperrungen manchmal länger?

Es klappt leider nicht immer alles nach Plan. Oft ist die Witterung Grund für Verzögerungen. Aber auch fehlendes Material oder Personalengpässe bei beteiligten Firmen haben Auswirkungen auf Bauabläufe.

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

BAHN UND BUS ENG VERBUNDEN: NEUE WEGE UND DICHTERER TAKT



Die neue Linie 13 bringt Bewegung und Veränderungen mit sich – nicht nur auf den Stadtbahngleisen. Auch das lokale Busnetz wurde angepasst, um eine optimale Verknüpfung zwischen Bus und Stadtbahn zu schaffen: Mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember kommen neue Fahrwege und Taktverdichtungen.

Linie 13: Hemmingen <-> Fasanenkrug

In nur 17 Minuten geht es zukünftig von Hemmingens Zentrum zum „Kröpcke", Hannovers zentralstem Punkt. Von dort fahren die Stadtbahnen der Linie 13 weiter über den „Hauptbahnhof", durch die List und über die Podbielskistraße bis zum „Fasanenkrug". Das neue Angebot ist nicht nur schnell, sondern fährt auch häufig: Montags bis samstags werden die TW 2000 und TW 6000, die diese Strecke bedienen, größtenteils im 10-Minuten-Takt unterwegs sein, an Sonntagen meist im 15-Minuten-Takt.

sprintH Linie 300: Pattensen <-> Hauptbahnhof/ZOB bzw. Dragonerstraße

Die starke sprintH Linie, die bisher den schnellsten Weg in Hannovers Innenstadt darstellte, bleibt bestehen und wird montags bis freitags eine direkte Verbindung über den Hauptbahnhof hinaus bis nach Vahrenwald zum neuen Endpunkt „Dragonerstraße" herstellen. Zudem wird sie montags bis samstags auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet und ist zukünftig sogar noch schneller unterwegs: Zwischen den Haltestellen „Göttinger Straße" und „Hemmingen/Saarstraße" nutzen die Busse den Weg über die Bundestraße 3, das spart bis zu fünf Minuten Fahrzeit. Die Haltestellen „Gronostraße", „Wallensteinstraße", „Menzelstraße" und „Stadtfriedhof Ricklingen" werden nicht mehr von der Linie 300 bedient. An diesen Haltestellen bzw. in direkter Nähe hält nun die Stadtbahn.

Linie 363: Wettbergen <-> Peiner Straße

Die Linie 363 erhält einen neuen Endpunkt. Statt an der „Wallensteinstraße" startet bzw. endet sie nun am Stadtbahnendpunkt „Wettbergen" und schafft so eine Tangentialverbindung zwischen den Stadtbahnlinien 3, 7 (Wettbergen), 13 (Hemmingen/Saarstraße und Hemmingen/Zentrum) und 1, 2, 8 (Peiner Straße).

Auf dem neuen Fahrweg werden zwei neue Haltestellen eingerichtet, die einen schnelleren Zugang zum ÖPNV für die Anwohnenden ermöglichen: „Erna-Mohr-Straße" und „Auf dem Grethel". Zusätzlich wird der bisherige 60-Minuten-Takt an den Vormittagen unter der Woche verdichtet: Zukünftig fahren die Busse der 363 dann alle 30 Minuten.

Linie 360: Peiner Straße <-> Bennigsen

Die Linie 360 ist nun täglich im 60-Minuten-Takt unterwegs – eine deutliche Verbesserung für die Wochenenden. Außerdem schafft sie mit ihrem neuen Endpunkt „Peiner Straße" eine direkte Verbindung zwischen Bennigsen und Döhren-Wülfel sowie einen Anschluss an die Stadtbahnlinien 1, 2 und 8. Ihr Fahrweg wird vereinheitlicht: Nun führen alle Fahrten über Arnum und den Stadtbahnendpunkt „Hemmingen".

Linie 366: Hemmingen/KGS <-> Pattensen

Die Linie 366 erhält einen neuen Endpunkt: Sie fährt nun zwischen „Hemmingen/KGS" und „Pattensen", der entfallende Abschnitt zur „Peiner Straße" wird zukünftig durch die Linie 360 bedient. Durch einen abgestimmten Fahrplan mit der Linie 360 verdichtet sich das Angebot auf dem gemeinsamen Fahrweg zwischen Hiddestorf und „Hemmingen/KGS" auf einen 30-Minuten-Takt an Werktagen. Das Wochenendangebot wird eingestellt und durch die verdichtete Linie 360 übernommen.

Linie 365: Hemmingen/KGS <-> Pattensen

An den Wochenenden wird der Takt verbessert: Die Linie 365 verkehrt nun stündlich anstatt alle zwei Stunden. Durch den gemeinsamen Fahrweg und den abgestimmten Fahrplan mit der Linie 367 ergibt sich montags bis freitags im Bereich zwischen Wilkenburg und Pattensen sogar ein 30-Minuten-Takt. Die Linie endet nun an der Haltestelle „Hemmingen/KGS" und bietet an der Umsteigeanlage „Hemmingen" den Anschluss an die Stadtbahn.

Linie 367: Am Brabrinke <–> Pattensen

Die Linie wird über die bisherigen Schulfahrten zu einer regulären Linie mit einem 60-Minuten-Takt von Montag bis Freitag ausgebaut.

Zudem schafft die Streckenverlängerung eine direkte Verbindung von Pattensen und Harkenbleck mit dem südlichen Teil Wülfels und damit über den Umstieg in die Stadtbahnlinien 1 und 2 eine schnellere Fahrtmöglichkeit in Richtung Laatzen.

MENSCHEN HINTER DEM PROJEKT: BAUHERRENVERTRETER LARS-HENDRIK HOPPE

Es ist Hochsommer, die Sonne strahlt an diesem Tag im August 2019. Für das Projekt Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen ist es ein besonderer Tag, ein kleiner Meilenstein sozusagen: Die ersten Gleise werden verlegt. Dieser Tag ist auch ein besonderer Tag für Lars-Hendrik Hoppe: Der Student im Studiengang Bau- und Umweltingenieurwesen an der Universität Hannover packt hier an der Göttinger Chaussee in Oberricklingen beim Gleisbau selbst mit an, und er macht das auch noch an einigen der folgenden Tage. Als Praktikant bei der Firma Matthäi.

Das Unternehmen ist zuständig für den Gleis- und Straßenbau im ersten Bauabschnitt des Projektes auf hannoverschem Stadtgebiet. Der angehende Bauingenieur ahnt noch nicht, dass er vier Jahre später auch bei einem anderen Meilenstein an dieser Stelle dabei sein wird: beim Einsetzen der Weichen, durch die in Höhe der Haltestelle Wallensteinstraße der neue Streckenabschnitt nach Hemmingen seine Anbindung an das Stadtbahnnetz erhält. Doch im Spätsommer des Jahres 2023 ist Lars-Hendrik Hoppe nicht mehr Praktikant. Er begleitet das Einsetzen der Weichen, wofür ein Wochenende lang der Stadtbahnverkehr unterbrochen werden muss, auf der Seite der Bauherrin, der infra, wo er inzwischen als Bauherrenvertreter arbeitet.

„Während des Praktikums damals habe ich natürlich nicht geahnt, dass ich so lange bei der infra tätig sein und die Streckenverlängerung bis zur Inbetriebnahme begleiten würde", sagt der junge Ingenieur. „Ich bekam einen Arbeitsanzug, Sicherheitsschuhe und eine Weste, dann ging es gleich ans Werk", erzählt er über den ersten Praktikumstag. Er habe viel gelernt: „Ich weiß, was Gleisbau in der Praxis bedeutet und kenne nicht nur die Theorie und die Planung."

Lars-Hendrik Hoppe kommt schon 2017 als Werksstudent zur infra. Ein Praktikum in den Semesterferien bei einem Unternehmen, das für ein infra-Projekt tätig ist, ist also naheliegend. Das eine verbindet sich so mit dem anderen. Er hat viel mit dem Bau der Stadtbahnstrecke nach Hemmingen zu tun. Anfang 2021 wird er bei der infra fest angestellt, in Teilzeit, weil auf den Bachelor noch der Master als Studienabschluss folgen soll.

Als Praktikant wirkte Lars-Hendrik Hoppe beim Bau der ersten Gleise in Oberricklingen mit.

Schon wenig später übernimmt der Jungingenieur Verantwortung, weil für den plötzlich verstorbenen Bauherrenvertreter Wolfgang Ehelebe ein Nachfolger gebraucht wird. „Ich kannte das Projekt, war gut eingearbeitet und habe viel Unterstützung von den Kolleginnen und Kollegen bekommen", sagt Hoppe.

Was sind die Aufgaben eines Bauherrenvertreters bei der infra? „Ich bin als Bindeglied zwischen der infra und sämtlichen Projektbeteiligten tätig. Somit ist der Bauherrenvertreter Ansprechpartner für externe Planer, ausführende Firmen und die weiteren Beteiligten in den Verwaltungen und Verkehrsunternehmen sowie natürlich den Anwohnerinnen und Anwohnern", erläutert Hoppe seine Funktion.

Zu den Aufgaben gehören auch die regelmäßigen Bürgersprechstunden, die während der Bauzeit, mit unvermeidlichen Unterbrechungen aufgrund der Bestimmungen während der Covid-Pandemie, im Baubüro an der Göttinger Landstraße abgehalten wurden. Natürlich können von Baumaßnahmen Betroffene oder daran Interessierte sich auch jederzeit telefonisch oder per Mail mit Fragen, Beschwerden oder Anregungen an die infra wenden. Aber die Anlaufstelle im Baubüro vor Ort stellt daneben noch ein Informationsangebot dar, bei dem die Schwellen für ein Gespräch niedrig sind.

Einige Menschen aus Oberricklingen und Hemmingen sind dem Bauherrenvertreter im Laufe der Zeit also auch schon direkt begegnet. „In den Sprechstunden gab es viele interessante Gespräche über das Baugeschehen und Kritik daran, insbesondere wegen Sperrungen und Beeinträchtigungen entlang der Baustelle. Es führte meist zu Verständnis, wenn die Gründe für Beeinträchtigungen erklärt wurden, obwohl sich nicht alles, was zu Verärgerung geführt hat, beseitigen ließ", lautet die Bilanz des Bauherrenvertreters.

Wie geht es nun weiter? Nach der Inbetriebnahme der Strecke stehen noch Restarbeiten und die Beseitigung etwaiger Mängel auf dem Programm. Und dann folgen für Lars-Hendrik Hoppe neue Projekte, denn mit Blick auf die ausgerufene Verkehrswende und auch wegen ständig notwendiger Erhaltungs- und Reparaturmaßnahmen im Streckennetz steht die infra vor großen Aufgaben.

WEITER NACH ARNUM?

Viele Bürgerinnen und Bürger wünschen eine Verlängerung der Stadtbahn über den jetzigen Endpunkt hinaus bis nach Arnum. Der Rat der Stadt Hemmingen hat sich dafür ausgesprochen. Eine Entscheidung ist offen. Zurzeit laufen die Untersuchungen, ob diese Streckenverlängerung wirtschaftlich ist. Die 1,6 Kilometer lange Trasse würde südlich am Endpunkt Hemmingen abzweigen, durch die Beethovenstraße verlaufen und hätte zwei Haltestellen: Hoher Holzweg und Arnum (Bockstraße). Ein Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung wird in den kommenden Monaten erwartet.

NACHBARGLEIS

Impressum
Herausgeber/ Kontakt: infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH, Gradestraße 20, 30163 Hannover, 0511-357798-0, bhv@infra-hannover.de, fb.com/infra.wirverbindenhannover

V. i. S. d. P. Jens Hauschke
Konzeption, Texte: hannover.contex 4.0, Rüdiger Finke, infra, ÜSTRA
Fotos: Florian Arp
Gestaltung: id liebenau kommunikation und design

Druck: COLOR+ GmbH
Auflage: 8000 Exemplare
Redaktion: Telefon 0511-3530487, info@hannovercontex.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@hannovercontex.de