

**infra**

Anwohnerinfos rund  
um unsere Baustellen



Ausgabe 5 • April 2024

# NACHBAR GLEIS

RETHEN/  
GLEIDINGEN

## NUN BEGINNEN DIE LETZTEN ARBEITEN

Ein Hochbahnsteig anstelle von mehreren Haltestellen, eine zweite Stadtbahnlinie nach Gleidingen – ebenfalls barrierefrei nutzbar – neue Gleise und eine P+R-Anlage: dafür waren umfangreiche Baumaßnahmen notwendig. Nun nähern sich die Arbeiten für eines der größten Infrastrukturprojekte im öffentlichen Nahverkehr in Laatzen dem Ende.

Rund um den Hochbahnsteig der Haltestelle Rethen/Pattenser Straße stehen in den kommenden Wochen noch Restarbeiten an. Gleichzeitig werden die Aufbauten auf dem Bahnsteig installiert. Im Mai soll es endlich so weit sein. Während die Straße wieder für den Individualverkehr in beide Richtungen befahrbar sein wird, können die Stadtbahnlinien 1 und 2 am Hochbahnsteig halten, so dass Fahrgäste, die in der Bewegung eingeschränkt sind, schweres Gepäck dabei haben oder einen Kinderwagen schieben, die Bahnen hindernisfrei nutzen können. Die bisherigen Bahnsteige in diesem Bereich sind somit an einer Stelle vereint.

## STANDDERDINGE

Auch die Arbeiten an der früheren Wendeschleife laufen auf Hochtouren. Das Gelände bekommt ein ganz neues Gesicht: Statt Stadtbahnen wenden hier künftig nur noch Busse. Es entstehen Parkplätze, um das Umsteigen vom Auto in die Stadtbahnen attraktiver zu machen und eine umweltfreundliche sowie staufreie Fahrt in Richtung Hannover anzubieten.

Hier sind den Sommer über noch einige Arbeiten zu erledigen. Über die Fläche wird auch die Petermax-Müller-Straße bis zur Hildesheimer Straße verlängert, so dass dort nach links abgelenkt werden kann, was von der Pattenser Straße aus wegen des davor befindlichen Hochbahnsteiges nicht mehr möglich ist.

Auch in Gleidingen sollen die Hochbahnsteige im Mai in Betrieb genommen werden. Sie ersetzen die Haltestelle Gleidingen/Orpheusweg. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, dass die Linie 2 bis dort verlängert werden kann. Bis dahin wird es zwischen den Schienen auf der Hildesheimer Straße im Abschnitt zwischen Alte Ziegelei und Bruchriede grün, denn hier wurde ein umweltfreundliches Rasengleis verlegt.

Auf der Zielgeraden

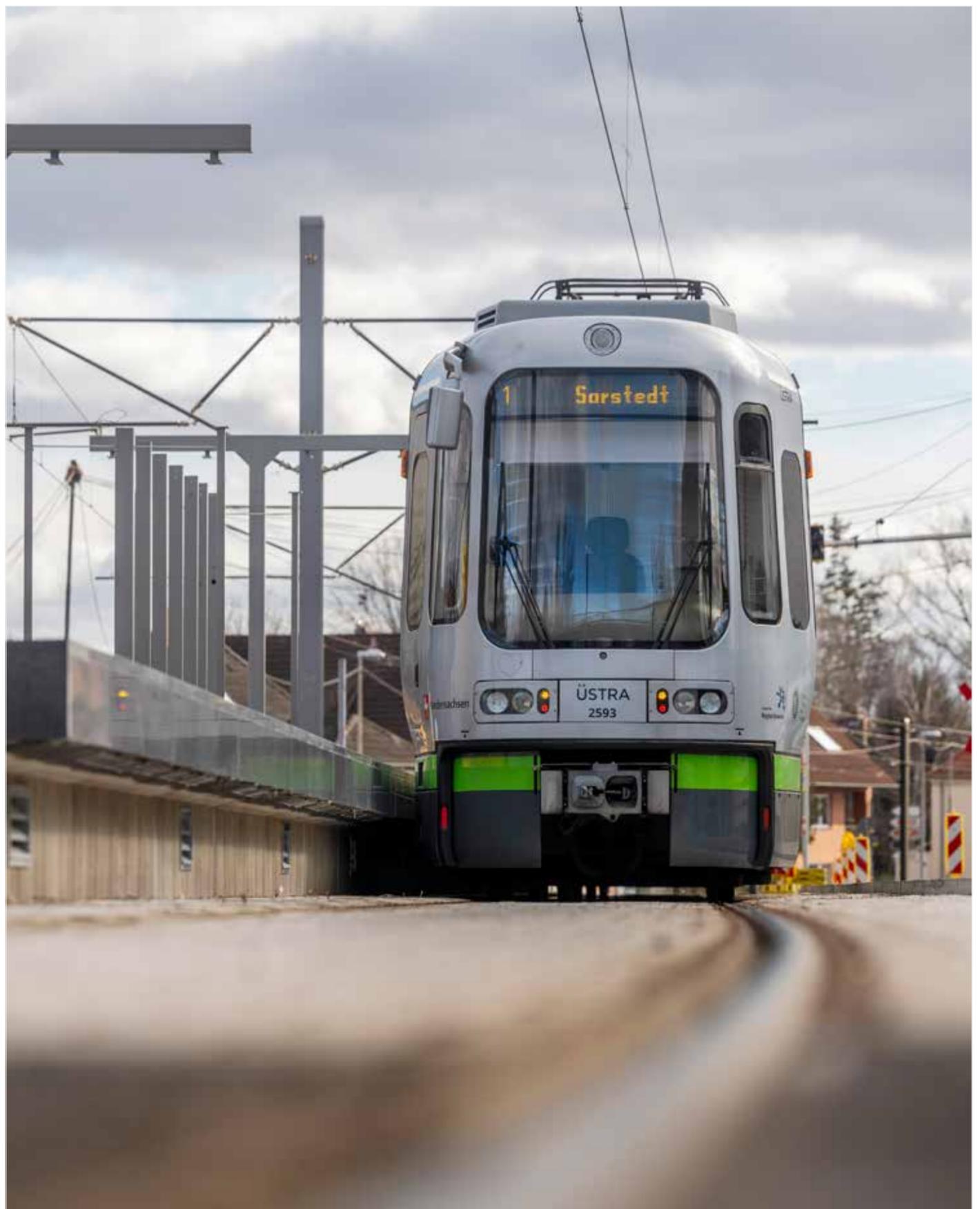
## WAS IN DEN KOMMENDEN WOCHEN NOCH PASSIERT

Seiten 3, 4, 5

Zahlreiche Maßnahmen geplant

## NEUBAUTEN UND REPARATUREN IM NETZ DER STADTBAHN

Seite 6



**infra**

Infrastrukturgesellschaft  
Region Hannover GmbH

# UNBEKANNTE LEITUNGEN IM BODEN UND SPÄTERE MATERIALLIEFERUNGEN

infra-Betriebsleiter Martin Vey über Sperrungen, Staus, Kritik und Verzögerungen beim Bau

Für den Bau der Hochbahnsteige Pattenser Straße und Gleidingen waren längere Sperrungen der Hildesheimer Straße oder eine einspurige Verkehrsführung notwendig. Staus und Umleitungen waren die Folge. Gab es viele Beschwerden?

**Martin Vey:** Als die Sperrungen angekündigt wurden und wir zunächst mit einer deutlich längeren Sperrung planten, gab es aus der Öffentlichkeit und den politischen Gremien deutliche Kritik. Wir haben daraufhin die Bauabläufe angepasst und die Sperrzeit deutlich verkürzt. Während der Sperrungen gab es leider immer Verkehrsteilnehmer, die Schleichwege durch Wohnstraßen fuhren, anstatt den ausgeschilderten Umleitungen zu folgen. Gemeinsam mit der Verkehrsbehörde der Stadt Laatzen konnten wir diese Schleichverkehre reduzieren.

Wie wurden die Menschen in der direkten Nachbarschaft sowie Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer über Sperrungen und den Bauablauf informiert?

Üblicherweise führen wir Anliegerinformationsveranstaltungen vor großen Baumaßnahmen durch, was wegen Corona nicht in dem von uns gewünschten Umfang möglich war. In den politischen Gremien, die teilweise digital stattfinden mussten, haben wir die Bauabläufe vorgestellt und ansonsten mit Pressemitteilungen, unserer Zeitung Nachbargleis, Hauswurfsendungen und direktem Kontakt unserer Bauherrenvertreter regelmäßig informiert.

Welche Änderungen gab es in Rethen beim Bauablauf gegenüber den ursprünglichen Planungen und was waren die Gründe dafür?

Wie schon angedeutet haben wir noch vor Baubeginn die Bauabläufe umgestellt, um die Vollsperrungsdauer zu reduzieren. Wir haben dann signalgeregelt den Verkehr einspurig durch die Baustelle geleitet, was natürlich zu Wartezeiten geführt hat, da die einspurigen Streckenabschnitte sehr lang waren. Weiterhin haben wir unbekannte Leitungen im Untergrund gefunden, was zu Verzögerungen und angepassten Bauabläufen geführt hat.

Warum gab es auch in Gleidingen unerwartete Verzögerungen?

In Gleidingen trafen uns insbesondere die Schwierigkeiten mit der Materiallieferung. Nicht alle Weichen konnten termingerecht geliefert werden und auch bei Schaltkomponenten für das Gleichrichterwerk hat sich die Lieferzeit im Vergleich zu vor zwei Jahren verdoppelt.



Wieso konnten die Hersteller die bestellten Weichen und die Schaltanlage nicht pünktlich liefern?

Die Auftragsbücher bei den Weichenherstellern sind voll und die Aufträge werden nach Auftragseingang abgearbeitet. Inzwischen planen wir deutlich länger Lieferzeiten bei Weichen ein, als dies noch vor einigen Jahren der Fall war. Gleiches trifft auf die betriebstechnischen Anlagenteile zu.

Könnte die Stromversorgung nicht ersatzweise durch andere Gleichrichterwerke übernommen werden, so lange die Anlage in Gleidingen noch nicht in Betrieb ist?

Ein Notbetrieb wäre denkbar, da wir unsere Anlagen so konzipieren, dass bei einem Ausfall eines Gleichrichterwerkes nicht die gesamte Strecke stillgelegt werden muss. Für einen längeren Regelbetrieb reicht die Stromversorgung aber nicht aus.

Kam es durch die verspäteten Lieferungen zu längeren Straßensperrungen als ursprünglich vorgesehen?

Die Lieferverzögerung beim Gleichrichterwerk hat auf die Straßensperrungen keine Auswirkungen. Durch die verzögerte Lieferung der Weichen gab es längere Sperrungen und insbesondere die Tordenskioldstraße musste länger gesperrt bleiben.

Wie hoch sind die Kosten für die Hochbahnsteige, sind sie am Ende im kalkulierten Rahmen geblieben?

Den Finanzierungsantrag für beide Projekte haben wir im Jahr 2020 gestellt. Die erheblichen Kostenexplosionen der Jahre 2021 und 2022 haben uns hier stark getroffen, so dass wir Ende 2022 für Gleidingen und im Sommer 2023 für Pattenser Straße einen Kostenerhöhungsantrag mit aktualisierten Kosten beim Land gestellt haben. Beide Projekte werden bei Kosten von jeweils knapp 14 Mio. € landen.

Ein Blick in die Zukunft: Wie sind die aktuellen Planungen für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen in Laatzen, die noch nicht mit einem Hochbahnsteig ausgestattet sind?

Im Stadtgebiet Laatzen fehlen nach Inbetriebnahme der beiden in Bau befindlichen Hochbahnsteige noch vier Haltestellen, die barrierefrei ausgebaut werden müssen. Laatzen/Park der Sinne, Laatzen/Rethener Winkel, Gleidingen/Thorstraße und Gleidingen/Am Leinkamp. Für Park der Sinne gibt es bereits eine Machbarkeitsuntersuchung, für Thorstraße und Am Leinkamp hat ein erstes Auftaktgespräch für eine Machbarkeitsuntersuchung stattgefunden. Die Realisierung dieser Projekte ist stark von der Haushaltslage der Region abhängig und auch von den Planungskapazitäten, so dass eine Inbetriebnahme nicht vor Ende des

Jahrzehnts zu erwarten ist. Ob für die Haltestelle Thorstraße unter den gegebenen engen räumlichen Verhältnissen eine umsetzbare Lösung gefunden werden kann, ist noch nicht gesichert.

## GRÜNDE FÜR BAU DER HOCHBAHNSTEIGE

Die Haltestellen im Streckennetz der infra müssen barrierefrei ausgebaut werden, um aktuellen nationalen und europäischen Anforderungen gerecht werden zu können. Dazu werden die Haltestellen mit modernen Hochbahnsteigen ausgestattet. 172 der 200 Stadtbahnstopps sind bereits barrierefrei. Auch die restlichen werden umgebaut. Bei Streckenneubauten werden bereits seit 30 Jahren Hochbahnsteige errichtet, die sich in Hannover sehr gut bewährt haben. Die infra hat die Infrastrukturanlagen der Stadtbahn Hannover im Jahr 2001 übernommen. Dieses sind alle Schienestrecken im öffentlichen Straßenraum sowie Tunnel, alle Haltestellen und Stationen sowie Umsteigeanlagen und P+R-Plätze. Die infra ist zuständig für die Instandhaltung, den weiteren Ausbau und die Vermietung der Anlagen an Verkehrsunternehmen. Die ÜSTRA ist derzeit Hauptmieter.

Infos zu anderen Baumaßnahmen und zur infra allgemein gibt's im Internet unter [www.infra-hannover.de](http://www.infra-hannover.de)

# IN WENIGEN WOCHEN HALTEN DIE BAHNEN AM NEUEN HOCHBAHNSTEIG

Arbeiten an der Haltestelle Pattenser Straße gehen in Schlussphase / Ende der Verkehrseinschränkungen

Die Linienpläne der Stadtbahn sind ihrer Zeit ein bisschen voraus: Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember vergangenen Jahres tauchen die bisherigen Haltestellennamen Rethen/Nord, Rethen und Gleidingen/Orpheusweg dort nicht mehr auf. Stattdessen lauten die Haltestellenbezeichnungen bereits Rethen/Pattenser Straße und Gleidingen. Anmerkungen weisen aber darauf hin, dass die beiden Haltestellen erst in diesem Jahr barrierefrei sein sollen und außerdem die Linie 2 ihre Endhaltestelle in Gleidingen haben wird. Damit die Pläne auch in die Tat umgesetzt werden, gehen die langwierigen Bauarbeiten nun in die letzte Phase.

Schon in ein paar Wochen, im Mai, sollen die Stadtbahnen den neuen Mittelhochbahnsteig Rethen/Pattenser Straße anfahren, so dass auch hier die Fahrgäste barrierefrei ein- und aussteigen können. Die Bauarbeiten haben lange gedauert und sowohl den hier wohnenden Menschen als auch Autofahrerinnen und -fahrern einiges an Geduld abverlangt. Seitdem die Betonfertigteile für den Bahnsteig im vergangenen September gesetzt worden sind, ist das Projekt aber deutlich erkennbar. Dies war während der langwierigen Vorarbeiten, zu denen die Neuverlegung von Leitungen im Untergrund sowie dem Einbau neuer Schienen gehörten, wohl lange nur mit einer gewissen Portion Phantasie vorstellbar.

Bis der Hochbahnsteig in Betrieb genommen werden kann, müssen jetzt die technischen Einrichtungen installiert werden. Dazu gehören unter anderem die Verkabelung, die Installation von Leuchten, Fahrkartenautomaten und Wetterschutzdächern. Außerdem muss auch der Bodenbelag verlegt werden. Der Hochbahnsteig ist 70 Meter lang und vier Meter breit. Er hat an beiden Enden Rampen, über die die Stadtbahnen barrierefrei zugänglich sind. Ampeln ermöglichen ein gefahrloses Überqueren der Hildesheimer Straße.

Die Arbeiten an Fahrbahnen und Nebenlagern der Hildesheimer Straße stehen jetzt



kurz vor dem Abschluss. Gleichzeitig mit der Fertigstellung des Hochbahnsteiges können die Verkehrsteilnehmer aufatmen: Sperrungen und provisorische Verkehrsregelungen oder ampelgesteuerte einspurige Verkehrsführungen gehören dann der Vergangenheit an: Die Hildesheimer Straße wird im Mai wieder für den Verkehr komplett frei sein.

Inzwischen sind die neuen Gleise eingebaut. Sie mussten in neuer Lage verlegt werden, weil sie außen um den Bahnsteig herumführen. Die durch den Bau des Hochbahnsteiges unvermeidlichen Einschränkungen für den Stadtbahn- sowie Individualverkehr wurden auch dazu genutzt, gleich noch die in die Jahre gekommenen Schienen im weiteren Verlauf der Hildesheimer Straße zwischen Bachstraße und Rethen/Bahnhof auszutauschen. Dies geschieht regelmäßig im gesamten Stadtbahnnetz, weil die Schienen durch das ständige Befahren abgenutzt

werden. Abhängig von der jeweiligen Belastung können die Schienen nach durchschnittlich rund 30 Jahren in geraden Streckenabschnitten nicht mehr ausbeibessert werden, es bleibt dann nur der Austausch. In Kurvenlagen ist eine Erneuerung in der Regel wesentlich früher notwendig.

Mit dem Austausch der Schienen geht auch ein schon lange bestehender Wunsch der Stadt in Erfüllung: In dem knapp 300 Meter langen Abschnitt zwischen den Straßen Alte Ziegelei und Bruchriede wurde ein sogenanntes Grün- oder Rasengleis verlegt. Der Rasen ist schon ausgesät, in den kommenden Wochen wird der Bereich zwischen den Schienen ergrünen. Das sieht einerseits schöner aus als Schotter oder Asphalt zwischen den Schienen und Schwellen, hat andererseits aber auch sehr positive Auswirkungen auf die Umwelt. Das ist auch der Hauptgrund für deren Verwendung. Eine Funktion der begrünten Gleise ist die

Minderung des Lärms. Die modernen Stadtbahnen sind zwar schon sehr leise, doch die Geräusche können noch weiter gedämmt werden. Weniger Lärm ist grundsätzlich gut für die Gesundheit der Menschen. Rasengleise dienen auch dem Schutz des Klimas. Auf einem Quadratmeter Fläche können pro Jahr mehr als 500 Liter Regenwasser gespeichert werden, was bei starken Regenfällen die Kanalisation entlastet. An Sommertagen heizen sich die begrünten Streckenabschnitte wesentlich weniger auf als Abschnitte mit Schotter, wodurch die Umgebungstemperatur gesenkt wird.

Damit das Gras wachsen kann, wird im Gleisbereich ein Vlies verlegt, auf dem anschließend eine Rasenschicht mit Einsaat aufgebracht wird. Die infra setzt schon seit rund 30 Jahren auf umweltfreundliche Rasengleise, wo immer es die örtlichen Gegebenheiten erlauben.



Rasen statt Schotter: Zwischen den Schienen wächst Gras, das ist sehr umweltfreundlich.



Auf dem Bahnsteig werden die Aufbauten errichtet, gleichzeitig wird die Straße hergestellt.

# ÜBERFAHRT STATT WENDESCHLEIFE: NEUGESTALTUNG DES GELÄNDES

Verlängerung der Petermax-Müller-Straße / P+R-Anlage mit Platz für Autos und Fahrräder

Über Jahrzehnte war die Wendeschleife an der Hildesheimer Straße zwischen B 443 und Pattenser Straße Endstation und Startpunkt für die Stadtbahnlinie 2. Hier fuhren die Züge eine Schleife und nahmen ihre Fahrt zurück in Richtung Laatzen und Hannover auf. Da die Linie 2 künftig bis Gleidingen fahren wird, bekommt das Gelände ganz neue Funktionen. Auf Hochtouren laufen die Arbeiten nicht nur für eine P+R-Anlage und Wendemöglichkeiten für Busse, sondern insbesondere auch für die Verlängerung der Petermax-Müller-Straße bis zur Hildesheimer Straße sowie deren Verbindung mit der Pattenser Straße.

„Dadurch entsteht hier eine neue und sehr gute Verkehrssituation“, freut sich Jörg Schmidt, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung bei der Stadt Laatzen. Der Durchstich zur Petermax-Müller-Straße sowie die Verbindung zur Pattenser Straße sei von der Bevölkerung nachdrücklich gewünscht worden, sodass der Ortsrat parteiübergreifend auf die Stadtverwaltung zugegangen sei. „Die Stadt hat diese Wünsche gern unterstützt, weil damit zahlreiche Vorteile verbunden sind“, sagt Jörg Schmidt.

Da der Hochbahnsteig es unmöglich macht, von der Pattenser Straße nach links auf die Hildesheimer Straße abzubiegen, müssten die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nach rechts abbiegen und durch einen anschließenden U-Turn in die andere Richtung fahren. „Über die verlängerte Petermax-Müller-Straße ist nun bequemes Linksabbiegen auf die Hildesheimer Straße möglich, um etwa ohne Umwege zum Einkaufen zum Marktzentrum Rethen zu gelangen.

Es komme auch zu einer Entlastung der Peiner Straße, weil der Verkehr zu den Bundesstraßen B 443 und B 6 über Bernd-Rosemeyer-Straße und Erich-Panitz-Straße und Lüneburger Straße ausweichen könne. „Insgesamt gibt es nun mehrere Wege für den Verkehr zwischen Laatzen und Rethen, es gibt kürzere Fahrbeziehungen, der Verkehr verteilt sich besser, das dient auch der Umwelt. Für viele Menschen ergeben sich



kürzere Wege“, lautet Jörg Schmidts Fazit. Ausgeführt werden die Baumaßnahmen von der infra, den finanziellen Mehraufwand trägt die Stadt Laatzen.

Den Umstieg auf die Stadtbahn attraktiver machen sollen auch die neuen P+R-Plätze auf dem alten Wendeschleifengelände. Sie ermöglichen es, das Auto ohne lange Parkplatzsuche kostenfrei abzustellen, über die Straße zu gehen und dort direkt barrierefrei auf dem Hochbahnsteig in die Stadtbahn einzusteigen: So geht es umweltfreundlich und staufrei von der Haltestelle Pattenser Straße zum Beispiel in die hannoversche City. Auf dem Gelände baut die infra Stellplätze für 37 Autos, zwei Parkplätze sind für

Menschen mit Behinderungen reserviert. Ladestationen für Elektrofahrzeuge werden installiert, außerdem gibt es Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an zehn Bügeln.

Die infra betreibt im Streckennetz aktuell 19 P+R-Anlagen. Die neuesten Park+Ride-Plätze wurden am Endpunkt der im Dezember vergangenen Jahres in Betrieb genommenen Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen-Westerfeld sowie an der Hermann-Ehlers-Allee an der Grenze zwischen Badenstedt und Empelde gebaut.

Das Parken von Fahrzeugen auf allen Anlagen der infra ist ausschließlich Fahrgästen des GVH mit einem gültigen Fahrausweis gestattet. Die Nutzungsbedingungen für die

P+R-Anlagen, die an den Einfahrten auch aushängen, sehen vor, dass nach dem Parken eines Fahrzeugs unmittelbar die von dort aus verkehrenden Busse und Bahnen genutzt werden müssen.

## INFORMATIONEN UND ANSPRECHPARTNER

Die infra informiert umfassend über die Arbeiten in Rethen und Gleidingen sowie auf den weiteren Baustellen im Stadtbahnnetz auf der Website [www.infra-hannover.de](http://www.infra-hannover.de), auf Facebook sowie in den lokalen Medien. Informationen erhalten Sie auch auf den Bildschirmen des Fahrgastfernsehens in U-Stationen und Stadtbahnen, bei regiobus sowie in der Fahrgastfernsehen-App.

Haben Sie Fragen rund um die Baumaßnahmen, gibt es Probleme oder Ärger wegen Sperrungen oder der Verkehrsführung, brauchen Sie Hilfe, möchten Sie Anregungen weitergeben? Die infra ist auf vielfache Weise erreichbar: telefonisch sowie per E-Mail unter (0511) 35 77 98 - 0 oder [bhv@infra-hannover.de](mailto:bhv@infra-hannover.de). Auch Vertreter der Trans Tec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover GmbH beantworten telefonisch unter (0511) 39 95 - 10 00 oder per Mail ([anliegerinfo@transtecbau.de](mailto:anliegerinfo@transtecbau.de)) Fragen oder nehmen Tipps und Anregungen entgegen.



# IM SOMMER FÄHRT DIE LINIE 2 ZUM NEUEN ENDPUNKT GLEIDINGEN

Hochbahnsteige gehen im Mai in Betrieb: Dann enden auch Einschränkungen auf Hildesheimer Straße

**K**urze Wartezeiten bis zur Abfahrt der nächsten Stadtbahn sind für einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr ausgesprochen wichtig. Dazu kommt es für die Bürgerinnen und Bürgern in Gleidingen durch den Anschluss an eine zweite Stadtbahnlinien, wodurch ein schon lange gehegter Wunsch nun bald erfüllt wird. Die Bauarbeiten an den Hochbahnsteigen der Haltestelle Gleidingen gehen jetzt in die letzte Phase. Nach Lieferverzögerungen für Weichen und Bauteile eines Gleichrichterwerkes sollen die Hochbahnsteige im Mai fertiggestellt sein. Voraussichtlich von August an wird neben der Stadtbahnlinie 1 auch die Linie 2 Gleidingen bedienen und nicht mehr in Rethen enden.

In Höhe der Haltestelle sind die Fahrbahnen und Nebenanlagen der Hildesheimer Straße weitgehend fertiggestellt. Hier laufen noch Restarbeiten. Bis zur Inbetriebnahme der barrierefreien Haltestelle wird der Straßenverkehr weiter einspurig am Baubereich mittels Ampelregelung vorbeigeführt. Diese Behinderung der Autofahrerinnen und -fahrer lässt sich nicht vermeiden, weil eine Spur der Hildesheimer Straße benötigt wird, damit sich Baufahrzeuge ungestört bewegen können und dabei den Straßenverkehr nicht gefährden. Vermutlich schon in der zweiten Aprilhälfte soll die Einmündung der Tordenskioldstraße für den Verkehr freigegeben werden. Zuvor wird hier eine noch fehlende Weiche eingebaut, die es ermöglicht, dass die Stadtbahnlinie 2 das Gleis für die Rückfahrt in Richtung Laatzen/Hannover wechseln kann, wenn sie den Haltestellenbereich wieder verlässt.

Nachdem vor gut einem Jahr die Bagger anrückten und ein altes Haus am südlichen Ende des Geländes abgetragen haben, ist rund 100 Meter von der Haltestelle Gleidingen/Orpheusweg entfernt viel passiert. Leitungen und Gleise wurden verlegt, das Gebäude für ein Gleichrichterwerk wurde gebaut. Im September vergangenen Jahres sind mithilfe eines großen Krans die tonnenschweren Fertigbauteile für die Hochbahnsteige gesetzt worden. Die Teile



Neuer Endpunkt der Linie 2: In Gleidingen wurden ein Mittel- und ein Seitenhochbahnsteig gebaut.

wurden auf Tiefladern direkt aus einem Betonwerk angeliefert und bei ruhendem Stadtbahnverkehr zentimetergenau platziert.

Ein von zwei Seiten anfahrbarer Mittelhochbahnsteig sowie ein Seitenhochbahnsteig sind entstanden. Nunmehr werden die Aufbauten installiert. Dazu gehören etwa Wetterschutzdächer, Fahrkartenautomaten, Notrufsäulen und elektronische Anzeigetafeln für die Fahrziele der Bahnen. Zudem werden Bodenfliesen und Leitelemente für Sehbehinderte verlegt.

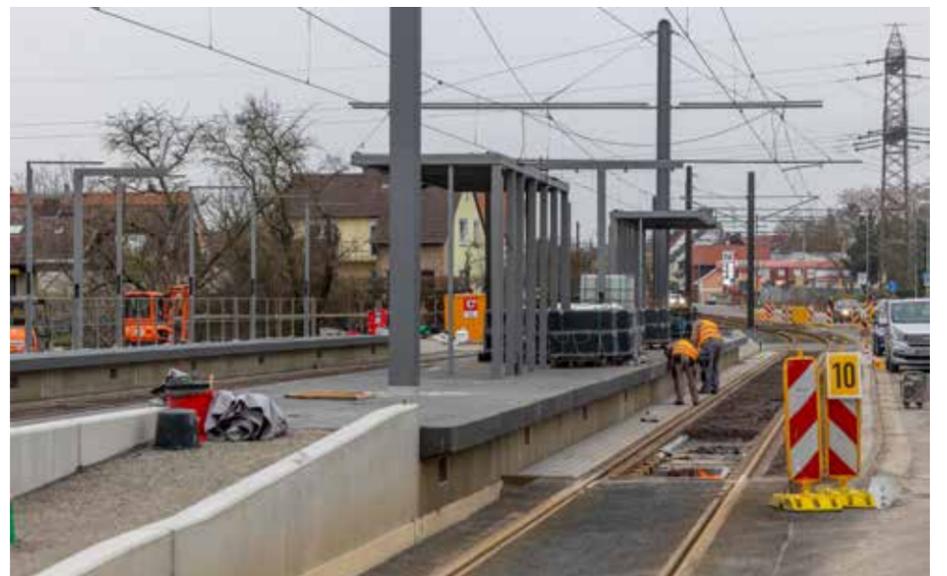
In ihrer Art ist die barrierefreie Haltestelle Gleidingen im Schienennetz eine Besonderheit. Der Mittelhochbahnsteig hat zur Straßenseite hin eine Länge von 56 Metern, auf der anderen Seite ist er hingegen 70 Meter lang. Der lange Bahnsteigabschnitt ist Endpunkt für die Drei-Wagen-Züge der Linie 2.

Auf der kürzeren Seite sowie an dem ebenfalls 56 Meter langen Seitenhochbahnsteig halten die aus zwei Wagen bestehenden Züge, die weiter nach Sarstedt fahren oder von dort kommen.

Die Bahnsteige haben an beiden Enden Rampen für den barrierefreien Zugang. So können in der Bewegung eingeschränkte Menschen mit Rollatoren oder Rollstühlen, aber auch Fahrgäste mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen bequem die Bahnsteige und Stadtbahnen erreichen. Fußgängerampeln sorgen für die sichere Überquerung der Hildesheimer Straße.

Wenn künftig zwei Linien Gleidingen bedienen, verdoppelt sich für die Bürgerinnen und Bürger das Stadtbahnangebot auf einen Schlag. Statt einer fahren zwei Linien im 20-Minuten-Takt Gleidingen an. Dass dies

nicht mit der Inbetriebnahme der Bahnsteige im Mai sondern vermutlich erst im August dieses Jahres geschieht, liegt an der verspäteten Lieferung eines wichtigen Schaltelementes für das Gleichrichterwerk durch den Hersteller. Zwar mutet das Häuschen äußerlich eher bescheiden an, die Technik im Inneren ist aber unverzichtbar für den Stadtbahnbetrieb. Transformatoren wandeln den von den Versorgern gelieferten Wechselstrom in Gleichstrom um. Damit werden die Stadtbahnen angetrieben. Die Anlagen befinden sich gleichmäßig verteilt im gesamten Stadtbahnnetz. Ohne das Gleichrichterwerk an der Haltestellenanlage Gleidingen kann der zusätzliche Energiebedarf nicht gedeckt werden, der für den regulären Betrieb von zwei Stadtbahnlinien notwendig ist.



## NACHRICHTEN

BESSERE INFOS  
AN HALTESTELLEN

ÜSTRA und regiobus planen die Verbesserung von Fahrgastinformationen an Haltestellen. Statt gedruckter Papier-Fahrpläne werden die Unternehmen an mehr als 200 Haltestellen und Stationen ePaper-displays installieren. Sie bieten flexiblere Möglichkeiten, um die Fahrgastinformationen zu verbessern und bei Bedarf zu aktualisieren. Fahrgäste können auf Knopfdruck Informationen wie Abfahrten in Echtzeit, Fahrpläne, Fahrpreise, Umgebungspläne und Störungsmeldungen abrufen. Die ePaper reduzieren den Aufwand bei Fahrplanänderungen, da sie zentral angesteuert werden, so dass der personal- und zeitintensive Austausch von Papierfahrplänen entfällt. Die Installation erfolgt während der kommenden drei Jahre. Erste Haltestellen könnten bis Jahresende 2024 ausgerüstet sein. Die ÜSTRA will rund 70 Displays einsetzen, regiobus etwa 140.

NEUER PARTNER FÜR  
PROJEKT SPRINTRAD

Der GVH hat mit dem Unternehmen Donkey Republic einen neuen Partner für sein Produkt sprintRAD. Die neue Kooperation startete am 1. März. Rund 1000 orangefarbene Räder werden zur Verfügung stehen. Für Abonnentinnen und Abonnenten des GVH sind die ersten 30 Minuten der Fahrradnutzung kostenfrei. Dies gilt auch, wenn ein Deutschlandticket beim GVH gekauft wurde. Um die Vorzugskonditionen in Anspruch nehmen zu können, erhalten die Zielgruppen per Mail einen Code, der bei der Registrierung in der App von Donkey Republic eingegeben werden muss.

Nach den 30 Minuten fallen die regulären Preise an. In der App sind die Standorte der Stationen zu sehen. Dort werden die Räder abgeholt und nach der Nutzung wieder abgestellt. Ein Abstellen an beliebigen Orten ist nicht mehr möglich.

ÜSTRA INFOMOBIL IN  
RETHEN UND LAATZEN

Das mobile Kundenzentrum der ÜSTRA, das Infomobil, ist wieder im Einsatz und auch regelmäßig in Laatzen und Rethen vor Ort. An Dienstagen in ungeraden Wochen steht das Infomobil in Rethen, dienstags in geraden Kalenderwochen am FZH Ricklingen. Mittwochs befindet es sich in Altwarmbüchen am Rathaus, donnerstags in Laatzen am Leine Center sowie freitags in Langenhagen, Einkaufszentrum. Die Kundenberaterinnen und -berater verkaufen GVH Fahrkarten und beantworten Fragen zu den Angeboten und Fahrplänen.

GROSSE INVESTITIONEN IM  
GESAMTEN STADTBAHNNETZ

Bau weiterer Hochbahnsteige, Gleisaustausch und Erneuerung von Überfahrten



Baustelle: In der Badenstedter Straße wurden neue Schienen verlegt. Nun wird der Straßenbereich erneuert.

Der infra gehört das mehr als 120 Kilometer lange Stadtbahnnetz einschließlich der Tunnel sowie Haltestellen, Stationen, Umsteigeanlagen und P+R-Plätze. Sie hält die Anlagen instand und baut sie weiter aus. Dafür werden in jedem Jahr mehrstellige Millionensummen investiert. In diesem Jahr fließen rund 42 Millionen Euro in den Ausbau sowie weitere 57 Millionen Euro in die Instandhaltung. In Badenstedt ist gerade der Ausbau der Badenstedter Straße zwischen Körtingsdorfer Weg und Am Soltekompe beendet worden, wo die Stadtbahn ein eigenes Gleisbett neben der Straße bekommen hat. Außerdem wurde der P+R-Platz an der Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee zur Benutzung freigegeben. Andere Maßnahmen stehen kurz vor der Fertigstellung oder werden in den kommenden Monaten in Angriff genommen. Parallel laufen bereits die Planungen und Ausschreibungen für Projekte in der Zukunft.

Der gesetzlich vorgeschriebene barrierefreie Ausbau von Haltestellen steht weiter auf dem Programm. Wie die Hochbahnsteige Rethen/Pattenser Straße und Gleidingen soll im Mai auch in Linden ein Hochbahnsteig in Betrieb gehen: An der Haltestelle Freizeitheim Linden, die bisher Ungerstraße hieß, können die Fahrgäste dann bequem ebenerdig ein- und aussteigen. Im nördlichen Abschnitt der Linie 1 wurde vor Jahresende der Hochbahnsteig Wiesenau fertig, im Herbst beginnt der barrierefreie Ausbau der Nachbarhaltestelle Alter Flughafen, was vermutlich rund ein

Jahr lang dauern wird. Auch auf der neuen Stadtbahnlinie 13 zwischen Hemmingen-Westerfeld und Fasanenkrug müssen noch Haltestellen umgebaut werden. Hier sind die ersten Leitungsarbeiten angelaufen für den Hochbahnsteig Ludwig-Sievers-Ring auf der Sutelstraße, der die jetzige Haltestelle Bothfelder Kirchweg ersetzen wird, die sich einige Meter entfernt befindet. Zunächst wird auf der westlichen Seite gearbeitet, im kommenden Jahr dann auf der Ostseite.

Parallel laufen die Planungsverfahren für die Hochbahnsteige Stadtfriedhof Bothfeld und Fasanenkrug.

Deutliche Auswirkungen auf Stadtbahn- und Straßenverkehr wird eine Baustelle im Bereich Leinertbrücke/Spinnereistraße haben. Hier arbeitet enercity an der Fernwärmeleitung. Unter den Gleisen wird die Brückenabdichtung erneuert, gleichzeitig lässt die infra im Bereich Braunstraße/Spinnereistraße die Weiche erneuern. Bis September steht für die Stadtbahnen nur ein Gleis zur Verfügung, das wechselweise für beide Fahrtrichtungen genutzt wird. Der Autoverkehr wird zeitweise verschwenkt oder hat nur eine Fahrspur je Richtung.

Auch in U-Bahnstationen stehen Bauarbeiten an. Im Sommer werden in der Station Markthalle/Landtag Brandschutzeinrichtungen erneuert. Im Bereich der Station Waterloo ist im September ein Weichenaustausch notwendig, wozu an einem Sonntag der Stadtbahnverkehr unterbrochen wird. Weitere Baumaßnahmen im Jahr 2024 verteilen sich

über das gesamte Streckennetz. Fortlaufend müssen zum Beispiel Gleise erneuert werden, weil sie sich durch das ständige Überfahren abnutzen. Die Nutzungsdauer der Schienen ist dabei abhängig von der jeweiligen Belastung. Dabei ist unter anderem entscheidend, wie viele Linien in einem Streckenabschnitt verkehren, ob die Schienen in einem eigenen Gleisbett liegen oder im Straßenbereich auch von Autos überfahren werden, was zum Beispiel bei viel Schwerlastverkehr zu nochmals erhöhtem Verschleiß führt. Die durchschnittliche Nutzungsdauer der Schienen beträgt rund 30 Jahre auf geraden Abschnitten. In Kurven ist so oft deutlich kürzer.

In diesem Monat läuft eine Gleiserneuerung in der Misburger Straße auf rund 270 Meter Länge. Weitere Erneuerungsmaßnahmen sind hier geplant:

Großer Kolonnenweg (Mitte Mai bis Mitte Juni), Gleisdreieck Fuhsestraße, Herrenhäuser Straße, Brabeckstraße/Feldbuschwende, Schwarzer Bär und Falkenstraße (jeweils im August). Im Zeitraum Anfang Juni bis Dezember wird der Hochbahnsteig Haltenhoffstraße erneuert. Er erhält auch eine zweite Rampe. Während der Sommerferien wird die Eindeckung des Gleisbereichs in der Haltenhoffstraße erneuert. Auf der Podbielskistraße/Spannhagengarten wird während der Sommerferien ein Abdichtungssystem eingebaut. Schließlich sollen auch Eindeckungen von Überfahrten in einigen Straßen erneuert werden.

## NACHBARGLEIS

## Impressum

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

## V. i. S. d. P.

**Konzeption, Texte:** Jens Hauschke  
hannover.context 4.0,  
Rüdiger Finke

## Fotos:

**Gestaltung:** Florian Arp  
id liebenau  
kommunikation und design

**Druck:** COLOR+ GmbH

**Auflage:** 4000 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