



Neuigkeiten vom 04.07.2025

Infra führt nächtliches Parkverbot auf P + R-Plätzen ein

Neue Benutzerregelungen sollen Missbrauch der für Nahverkehrskunden vorgesehenen Stellflächen abstellen

Auf den 20 Park + Ride-Plätzen an Stadtbahnstationen in der Region Hannover gilt seit Mai ein zweistündiges Parkverbot zu Nachtzeiten. Wer sein Auto dort montags bis freitags zwischen 2 und 4 Uhr abstellt, riskiert ein Vertragsstrafe in Höhe von 50 Euro. Übersteigt die Parkzeit 22 Stunden, werden für jeden weiteren Tag 50 Euro bis zu einer Höchstgrenze von insgesamt 500 Euro fällig. Die für die Anlagen zuständige Infrastrukturgesellschaft (Infra) der Region Hannover behält sich außerdem vor, widerrechtlich parkende Fahrzeuge abschleppen zu lassen.

Die Infra hat die Benutzerordnung für die Park + Ride-Plätze entsprechend geändert, weil sie sich zum Handeln gezwungen sah. „Immer wieder erreichen uns Beschwerden von Nahverkehrskunden, die morgens keinen Stellplatz bekommen“, sagt Geschäftsführer Christian Weske. Das liege daran, dass Anwohner oder Beschäftigte von in der Nähe liegenden Firmen ihre Autos dort abstellten. Auch würden in Einzelfällen Stellplätze durch Dauerparker oder Werbeanhänger blockiert. „Die einzelnen Anlagen sind davon unterschiedlich stark betroffen, aber wir wollen einheitliche Regelungen in der Benutzerordnung“, erläutert der Geschäftsführer.

Park + Ride-Anlagen mit ihren insgesamt mehr als 2000 Stellplätzen sollen Pendler einen bequemen Umstieg vom Auto oder Fahrrad auf Busse und Bahnen ermöglichen und so Hannovers Innenstadt vom Autoverkehr entlasten. Deshalb sind sie kostenfrei; aber eben nur für Kunden des Nahverkehrs und auch nur dann, wenn diese sofort umsteigen. „Auch Kurzzeitparken etwa für Einkäufe ist nicht erlaubt“, betont Weske. Gleiches gelte für Fälle, in denen Autos außerhalb der markierten Flächen abgestellt würden.



Lesen lohnt sich: Schilder wie hier am Mühlenberger Markt weisen auf die neuen Bestimmungen an den Park + Ride-Plätzen hin.
Foto: Florian Arp



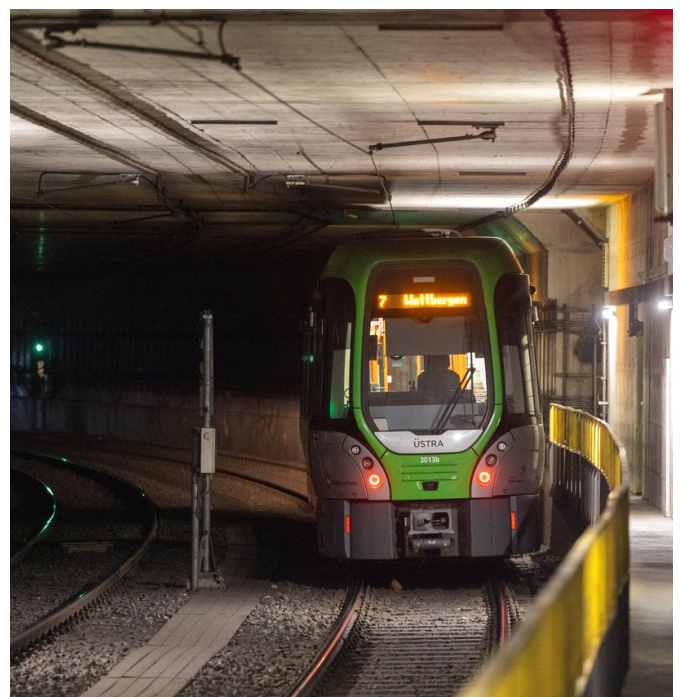
Das Problem der widerrechtlichen Nutzung ist kein Neues. Mitarbeiter des Dienstleistungs- und Sicherheitsunternehmens ProTec haben deshalb schon in der Vergangenheit kontrolliert und bei Verstößen ein Strafgeld verhängt. Es betrug bisher 40 Euro. Den Anstieg um 10 Euro begründet die Infra mit allgemeinen Kostensteigerungen.

Neu ist auch, dass seit Anfang Mai nicht mehr die ProTec, sondern die German Service Group (GSG), ein Spezialist für Parkplatzmanagement mit Sitz in Mainz, auf den Anlagen kontrolliert – und zwar auch nachts. Ausnahmen vom nächtlichen Parkverbot sind nur für Nahverkehrskunden vorgesehen, die in Nachtschicht arbeiten. Sie müssen dafür bei der Infra eine entsprechende Genehmigung beantragen und dabei Wohn- und Arbeitsort angeben.

Auf einigen Park + Ride-Anlagen sind die einzelnen Stellplätze mit Sensoren bestückt. Diese werden aber nicht für Falschparkerkontrollen genutzt, wie Weske klarstellt. Die Sensoren dienen dazu, der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen die aktuelle Auslastung der Anlagen zu übermitteln. Diese Daten sind im Internet einsehbar unter www.vmz-niedersachsen.de, Menüpunkt Park + Ride.

Auch harter Stahl hält nicht ewig: Erstmals Austausch von Schienen in U-Bahntunnel am Mühlenberger Markt

Im Abstand von Minuten rollen die Räder der viele Tonnen schweren Stadtbahnen über die Schienen des hannoverschen Netzes. Sich bewegende Räder, ruhende Schienen: Stahl reibt an Stahl, jahrzehntelang. Dieser ständigen Belastung sowie den Einflüssen der Umwelt hält auch der härteste Stahl auf Dauer nicht stand. Es kommt zu einer erheblichen Abnutzung, an den Rädern der Bahnen und an den Schienen. Lange Zeit lassen sich Schäden reparieren, doch irgendwann geht dies nicht mehr. Dann müssen die Schienen ausgetauscht werden. Nur so ist die Sicherheit des Bahnverkehrs zu gewährleisten.





Weitere Sanierungen in Tunnelstrecken in den kommenden Jahren

Auf den Tunnelstrecken halten die Gleise länger als an der Oberfläche, weil sie Umwelteinflüssen weniger stark ausgesetzt sind und außerdem etwaige weitere Belastungen durch darüber rollende Autos und Lastwagen entfallen. Doch auch unterirdisch ist irgendwann die maximale Nutzungsdauer der Gleise erreicht. An der U-Bahnstation Mühlenberger Markt, Teil der ersten Tunnelstrecke im hannoverschen Stadtbahnnetz, ist es nun so weit. Die Gleise dort werden saniert. In naher Zukunft geschieht dies auf der kompletten A-Strecke zwischen Waterloo und Lister Platz. Die Arbeiten am Mühlenberger Markt sind daher eine Art Generalprobe. Dort können wertvolle Erfahrungen für die künftigen Sanierungen der Tunnelstrecken gesammelt werden.

Gleise über Jahrzehnte befahren

Oberirdisch haben die Stadtbahnschienen eine „Lebensdauer“ von rund 30, teilweise auch bis zu 40 Jahren. Es hängt von der Belastung ab, wie lange sie genutzt werden können. In Kurven etwa ist die Abnutzung größer als auf geraden Strecken. Die unterirdischen Gleise im Bereich Am Mühlenberger Markt sind inzwischen fast 50 Jahre alt.



Umfangreiche Schutzmaßnahmen

Die Sanierung wird während der verkehrsärmeren Zeit in den Sommerferien vorgenommen, weil während der Arbeiten keine Bahnen fahren können. Für die Arbeiten im Tunnelbereich sind eine Vielzahl von gesetzlichen Vorgaben zu beachten, insbesondere muss



hier ein Schutz vor Staub gewährleistet sein. Vor Beginn der eigentlichen Sanierung wird die Tunnelseite zur Tresckowstraße mit einer Staubschutzwand geschlossen. Zeitgleich werden im Tunnel mehrere Großlüfter aufgebaut. Die 23 Tonnen schwere Anlage wird mit Loren in die Station gefahren.

Material auf Loren in Tunnel transportiert

Für die Sanierungsarbeiten, die am 3. Juli beginnen, werden zunächst die neuen Schienen und sonstigen benötigten Materialien ebenfalls auf Loren in den Tunnel gefahren, anschließend wird das alte Material damit weggebracht. Im Haltestellenbereich werden auch Schwellen getauscht und der Schotter gereinigt.

Die Arbeiten starten auf dem stadtauswärts führenden Gleis. Nach deren Abschluss wird die Belüftung im Bereich der Haltestelle umgebaut und anschließend wird das stadteinwärtige Gleis erneuert. Nach Abschluss der Arbeiten im Tunnel wird in den verbleibenden rund anderthalb Wochen noch die Rampe Tresckowstraße bis in die gleichnamige Haltestelle saniert.

Busse als Ersatz für Stadtbahnen

Einschränkungen für den Individualverkehr sind unumgänglich. Die Wallensteinstraße wird für den Kraftfahrzeugverkehr zur Einbahnstraße, da zwei Fahrstreifen für den Materialumschlag von Lastwagen auf das Gleis und umgekehrt benötigt werden. Die Linien 3 und 7 fahren ab Donnerstag, 3. Juli 2025, 3.00 Uhr, bis Donnerstag, 14. August 2025, 3.00 Uhr, nur bis zur Wallensteinstraße. Ab dort wird ein Ersatzverkehr mit Bussen bis nach Wettbergen eingerichtet.



Tagesaktuell werden Sie auf Facebook und Instagram informiert.
Folgen Sie uns gerne, einfach einen der beiden Links klicken.
<https://www.facebook.com/infra.wirVerbindenHannover>
<https://www.instagram.com/infra.wirVerbindenHannover>