

NACHBAR GLEIS

LAATZEN

BAUARBEITEN AN STADTBAHNGLEISEN IN LAATZEN

In der Hildesheimer Straße in Laatzen werden in den kommenden Wochen umfangreiche Sanierungsarbeiten an den Gleisen der Stadtbahn vorgenommen. Die Instandsetzung gewährleistet auch in den kommenden Jahrzehnten einen reibungslosen und sicheren Verkehr der Stadtbahnen der Linien 1 und 2. Vom 28. September an bis November lässt die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra) mehrere Streckenabschnitte sanieren. Das hat Auswirkungen auf den Stadtbahn- und den Individualverkehr.

Im Abschnitt zwischen Am Brabrinke und Birkenstraße werden der Oberbau und die Gleise erneuert. Auch die Überfahrt Birkenstraße wird saniert. Dies geschieht auch vom Gleiswechsel Birkenstraße bis zum Abzweig Grasdorf. Die Instandsetzung wird genutzt, um das Schottergleis gegen ein umweltfreundliches Grüngleis zu tauschen.

Die gleisanliegenden Fahrspuren der Hildesheimer Straße werden gesperrt, Autos müssen auf die Velo-Route ausweichen. In zweispurigen Abschnitten steht dem Autoverkehr eine Spur zur Verfügung. Ab Kronsbergstraße wird stadteinwärts eine Vollsperrung eingerichtet.

Vom Hochbahnsteig Neuer Schlag bis zur Überfahrt Wülferoder Straße werden ebenfalls Oberbau und Gleise erneuert. Zwischen dem Gleiswechsel Ginsterweg und dem Abzweig Rethen-Nord werden Schwellen getauscht und Schotter gereinigt. Während der Herbstferien wird die Hildesheimer Straße zwischen Neuer Schlag und Wülferoder Straße gesperrt. Zwischen Ginsterweg und Rethen/Steinfeld werden Autos per Ampelregelung einspurig an der Baustelle vorbeigeführt.

Ganz ohne Einschränkungen für den Stadtbahnbetrieb können die Arbeiten nicht erledigt werden. Die meiste Zeit über fahren die Linien 1 und 2 wie üblich. Aber vom 10. Oktober bis zum Betriebsbeginn am 19. Oktober 2026 wird der Betrieb eingestellt. Zwischen den Haltestellen Bothmerstraße und Gleidingen beziehungsweise Sarstedt setzt die ÜSTRA dann Busse ein.

Sanierung des Stadtbahnnetzes

WARUM SCHIENEN UND SCHWELLEN AUSGETAUSCHT WERDEN MÜSSEN

Seite 3

Investitionen für Barrierefreiheit

NEUER HOCHBAHNSTEIG UND ERSATZ FÜR ALTE ANLAGEN

Seite 4



HILDESHEIMER STRASSE: NEUE GLEISE, SCHWELLEN UND ÜBERFAHRTEN

Mehrwöchige Bauarbeiten auf der Stadtbahnstrecke – Bahnen der Linien 1 und 2 fahren vorübergehend nicht



Während der Sanierung wird die Spur an den Gleisen gesperrt, Autos fahren auf der Velo-Route.



Im Oktober wird der Stadtbahnbetrieb neun Tage lang eingestellt.

Die Instandhaltung des Schienennetzes sowie der gesamten Stadtbahn-Infrastruktur gehört zu den Kernaufgaben der infra. In jedem Jahr werden mehrstellige Millionensummen investiert, um die Betriebssicherheit auf allen Strecken zu gewährleisten. Eine der umfangreichsten Gleissanierungen in diesem Jahr steht in der Hildesheimer Straße auf dem Programm der infra. Es werden zwei Baustellenabschnitte eingerichtet: Von Am Brabrinke über Birkenstraße und weiter bis zum Abzweig Grasdorf sowie von Neuer Schlag bis zur Überfahrt Wülferoder Straße und weiter vom Hochbahnsteig Ginsterweg bis zum Abzweig Rethen-Nord. Die Arbeiten beginnen am 28. September. Nach den derzeitigen Planungen sollen sie im ersten Bauabschnitt am 6. November sowie im zweiten Bauabschnitt eine Woche später beendet sei. Die Baumaßnahmen haben Auswirkungen sowohl auf den Stadtbahn- als auch auf den Straßenverkehr auf der Hildesheimer Straße. Es sind Sperrungen und Einschränkungen notwendig.

Neun Tage ohne Stadtbahnverkehr

Die meiste Zeit über fahren die Stadtbahnen zwar wie gewohnt. Es sind aber nicht alle Arbeiten unter laufendem Bahnverkehr möglich. Deshalb wird der Betrieb der Linien 1 und 2 für mehrere Tage eingestellt. Dies geschieht vom 10. Oktober 2026 an. Mit

Betriebsbeginn am 19. Oktober 2026 rollen die Stadtbahnzüge wieder wie gewohnt. Die ÜSTRA richtet dann einen Schienenersatzverkehr mit Bussen ein. Die Busse fahren zwischen den Haltestellen Bothmerstraße sowie den Endpunkten Gleidingen und Sarstedt. Um die Sperrpause so kurz wie möglich zu halten, wird in dieser Zeit auch nachts gearbeitet.

Am Brabrinke bis Birkenstraße

In einem rund 150 Meter langen Streckenabschnitt werden im Bereich der Haltestelle Birkenstraße der Oberbau und die Gleise erneuert. Diese Arbeiten betreffen auch die Überfahrt Birkenstraße. Die Gleise im Bereich des Hochbahnsteigs sind bereits 40 Jahre alt. In der Überfahrt Birkenstraße wurden sie erst 2012 verlegt. Sie sind hier jedoch besonders großen Belastungen ausgesetzt, weil sie ständig von Kraftfahrzeugen überfahren werden.

Verkehrsführung: Im Baustellenbereich wird Platz benötigt, um Material zu lagern, mit Baumaschinen zu rangieren und auch die nötigen Sicherheitsabstände zwischen den Arbeitenden und dem Fahrzeugverkehr einzuhalten. Deshalb werden während der gesamten Arbeiten die gleisanliegenden Fahrspuren der Straße als Bauspur eingerichtet und für den Autoverkehr gesperrt.

Für den Individualverkehr steht dann die Velo-Route zur Verfügung, die sich Auto- und Radfahrer teilen müssen.

Birkenstraße bis Abzweig Grasdorf

In dem rund 800 Meter langen Abschnitt vom Gleiswechsel Birkenstraße bis zum Abzweig Grasdorf lässt die infra Oberbau und Gleise sowie alle Gleisüberfahrten erneuern. Das bisherige Schottergleis wird dabei durch ein umweltfreundliches Grüngleis ersetzt. Auch die Gleise bis zum Abzweig Grasdorf sind 40 Jahre alt. Im Bereich des ebenfalls von Kraftfahrzeugen überfahrenen und besonders stark beanspruchten Abzweigs wurden sie 2008 verlegt.

Verkehrsführung: Auch in diesem Sanierungsbereich werden die gleisanliegenden Fahrspuren als Bauspuren eingerichtet und für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Autos und Radfahrer steht die Velo-Route zur Verfügung. Wo die Hildesheimer Straße zweispurig ist, bleibt für den Individualverkehr eine Fahrspur bestehen. Außerdem ist eine Vollsperrung der Hildesheimer Straße in Fahrtrichtung Hannover ab Kronsbergstraße notwendig, weil im Bereich der Engstelle, an der sich der Bahnkörper im Straßenbereich befindet, nicht genug Platz für Autos bleibt. Die Umleitung führt über Kronsbergstraße - Karlsruher Straße - Münchener Straße zurück

zur Hildesheimer Straße. Die Gewerbebetriebe im gesperrten Bereich können von der Münchener Straße aus angefahren werden.

Neuer Schlag bis Wülferoder Straße und Hochbahnsteig Ginsterweg bis Abzweig Rethen-Nord

Vom Hochbahnsteig Neuer Schlag bis zur Überfahrt Wülferoder Straße werden auf der rund 330 Meter langen Strecke Oberbau und Gleise erneuert. Im 790 Meter langen Abschnitt zwischen dem Gleiswechsel Ginsterweg und dem Abzweig Rethen-Nord müssen die Schwellen ausgetauscht werden, außerdem ist eine Schotterreinigung notwendig. Der Bereich des erst vor wenigen Jahren gebauten Hochbahnsteiges Rethen/Steinfeld ist davon ausgenommen, da die Gleisanlagen hier seinerzeit bereits erneuert wurden.

Verkehrsführung: Während der Herbstferien muss die Hildesheimer Straße zwischen Neuer Schlag und Wülferoder Straße voll gesperrt werden. Die Zufahrt in den Ahornweg bleibt während dieser Zeit immer frei. Zwischen Ginsterweg und Rethen/Steinfeld wird die gleisanliegende Fahrspur für den Fahrzeugverkehr gesperrt und Autos fahren einspurig an der Baustelle vorbei. Der Verkehr wird per Ampel geregelt.

LÄRM- UND KLIMASCHUTZ DURCH RASENGLEISE

Sie verringern den Lärm, helfen beim Klimaschutz und sind außerdem schön anzusehen: In immer mehr Abschnitten des Stadtbahnnetzes sprießt Gras zwischen den Schienen. 267 Kilometer beträgt die Gleislänge in Hannover und der Region, 45 Kilometer davon sind Rasen- oder Grüngleise, mit zunehmender Tendenz. Nun lässt die infra in der Hildesheimer Straße das bisherige Schottergleis zwischen der Haltestelle Birkenstraße und dem Abzweig Grasdorf gegen ein Grüngleis austauschen. Schon seit mehr als 30 Jahren nutzt die infra im Stadtbahnnetz Rasengleise. Wo die örtlichen Gegebenheiten es erlauben,

werden sie verlegt. Bei jedem Neubau und bei jeder Sanierung wird geprüft, ob ein Gleisabschnitt begrünt werden kann. Grüne Grashalme sehen viel schöner aus als trister Schotter. Doch in erster Linie dienen Grüngleise dem Umweltschutz. Sie senken den Lärmpegel erheblich, was der Gesundheit dient, denn Lärm trägt zur Entstehung von Krankheiten bei. An heißen Sommertagen senken Rasengleise die Umgebungstemperatur erheblich. Während Schotter sich auf bis zu 50 Grad Celsius aufheizt, bleibt Rasen mit etwa 25 bis 30 Grad deutlich kühler. Regenwasser kann besser versickern. Rasengleise speichern

jährlich rund 500 Liter Niederschlagswasser, was insbesondere bei Starkregenereignissen die Kanalisation entlastet. Für ein Grüngleis wird ein Vlies verlegt. Darauf kommt eine Rasentragschicht, die eingesät wird. Die Nutzungszeit eines solchen Gleises liegt bei durchschnittlich 60 Jahren, etwa doppelt so lange wie bei Schottergleisen. Damit rechnen sich die etwa 20 Prozent höheren Baukosten. Bei Grunderneuerungsprojekten wie der Gleissanierung in der Hildesheimer Straße fördert das Land über die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) den Umbau eines Schottergleises zu einem Rasengleis finanziell.



SCHIENEN SIND DURCH STÄNDIGES BEFAHREN STARK ABGENUTZT

Erneuerung sehr beanspruchter Gleisbereiche gewährleistet Sicherheit für viele weitere Jahre



In Kurven und durch das Überfahren mit Autos werden Schienen stark beansprucht.



Nach mehreren Reparaturen ist eine Gleissanierung unausweichlich.

Im Abstand von Minuten rollen die Räder über die Schienen des hannoverschen Netzes. Auf der Hildesheimer Straße mit zwei hier fahrenden Stadtbahnlinien ist die Belastung des Gleisbereiches sehr stark: Sich bewegende Räder, ruhende Schienen: Stahl reibt an Stahl, tagein und tagaus, über viele Jahre, letztlich jahrzehntelang. Dieser ständigen Beanspruchung sowie außerdem 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 würde der Zustand der Schienen so kritisch, dass sie vorher ausgetauscht werden müssen. Nur so ist die Sicherheit des Bahnverkehrs zu gewährleisten.

Ohne einen Austausch drohen schwerwiegende Folgen, letztendlich könnten Stadtbahnen unter ungünstigen Umständen sogar entgleisen. Wenn in der Straßenfahrbahn oder auf Gleisüberfahrten verlegte Schienen sehr häufig von schweren Lastwagen überfahren werden, bedeutet dies eine weitere Belastung für das Material und verkürzt die Zeit der möglichen Nutzung. Außerdem spielen Witterungseinflüsse eine Rolle.

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, deshalb müssen die Schienen in Kurvenbereichen früher ausgewechselt werden. Zu hohen Belastungen der Schienen und einem dadurch notwendigen früheren Austausch kommt es auch dort, wo die Bahnen beschleunigen und bremsen, also zum Beispiel in Haltestellenbereichen oder an Kreuzungen und Einmündungen, weil die Schienen durch die starke Reibung beim Bremsen erhitzen und Mikrorisse entstehen. Auf geraden Strecken zwischen Kreuzungen und Haltestellen ist dies weniger der Fall.

Durch das ständige Befahren, also den Kontakt zwischen Rädern und Schienen, nutzen diese immer mehr ab. Der Stahl wird dünner. Schließlich können Risse im Schienenkopf entstehen, dann brechen kleine Teile Stahl heraus. Dadurch wird die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Außerdem verursachen defekte Schienen Schäden an den Stadtbahnen, deren Reparatur oft sehr teuer ist.

Anfällig für Verschleiß sind auch die Verbindungsschweißungen zwischen den jeweils 15 Meter langen Schienenstücken. Dies gilt grundsätzlich für geschweißte Verbindungen, die großen Belastungen ausgesetzt sind. Wegen ihrer Fehleranfälligkeit gelten die geschweißten Stellen als Schwachpunkt im Gleis. Beschädigte Verbindungen können zwar neu geschweißt werden, unbegrenzt ist das aber nicht möglich. Wird ein solcher Schaden nicht behoben, kann die Verbindung komplett reißen. Die Schiene verschiebt

sich, eine Bahn könnte an dieser Stelle schlimmstenfalls entgleisen.

Ebenfalls zu Verschleiß kommt es an den Spurstangen. Die Eisenprofile zwischen den Schienen sorgen für den überall exakt gleichen Abstand. Doch durch die ständige Belastung über Jahrzehnte leidet auch hier das Metall. Ohne Austausch könnte es zu Spurstangenabrissen kommen. Dann wäre der richtige Spurbestand nicht mehr gewährleistet, Schäden an den Stadtbahnzügen wären die Folge.

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. Erstmals hat die infra im Sommer vergangenen Jahres im Bereich Mühlenberger Markt einen Tunnelabschnitt saniert. Dies war auch eine Art Generalprobe für die Gleis-

erneuerung im ältesten Tunnelabschnitt des hannoverschen Stadtbahnnetzes zwischen den Stationen Waterloo und Lister Platz, die vermutlich 2028 erfolgen soll.

Um Reparaturen an den Gleisen oder letztlich deren Erneuerung so lange wie möglich zu vermeiden, werden eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. So setzt die ÜSTRA regelmäßig ein Schleiffahrzeug im gesamten Stadtbahnnetz ein. Damit werden kleine Verformungen wie Riffel geglättet. In Kurven wird ein biologisch abbaubares Benetzungsmittel aufgetragen, um Reibung zwischen Rädern und Schiene zu verringern. Gleichzeitig sinkt dadurch auch der Lärm, der durch die Bahnen verursacht wird. Durch vorbeugende Maßnahmen, rechtzeitige Reparaturen und konsequenten Austausch schadhafter Teile des Stadtbahnnetzes bleibt der Betrieb sicher und Folgekosten werden minimiert.



Als Hannover Fahrt aufnahm

50 Jahre Stadtbahn – 60 Jahre U-Bahn-Bau

Verlag: zu Klampen Verlag

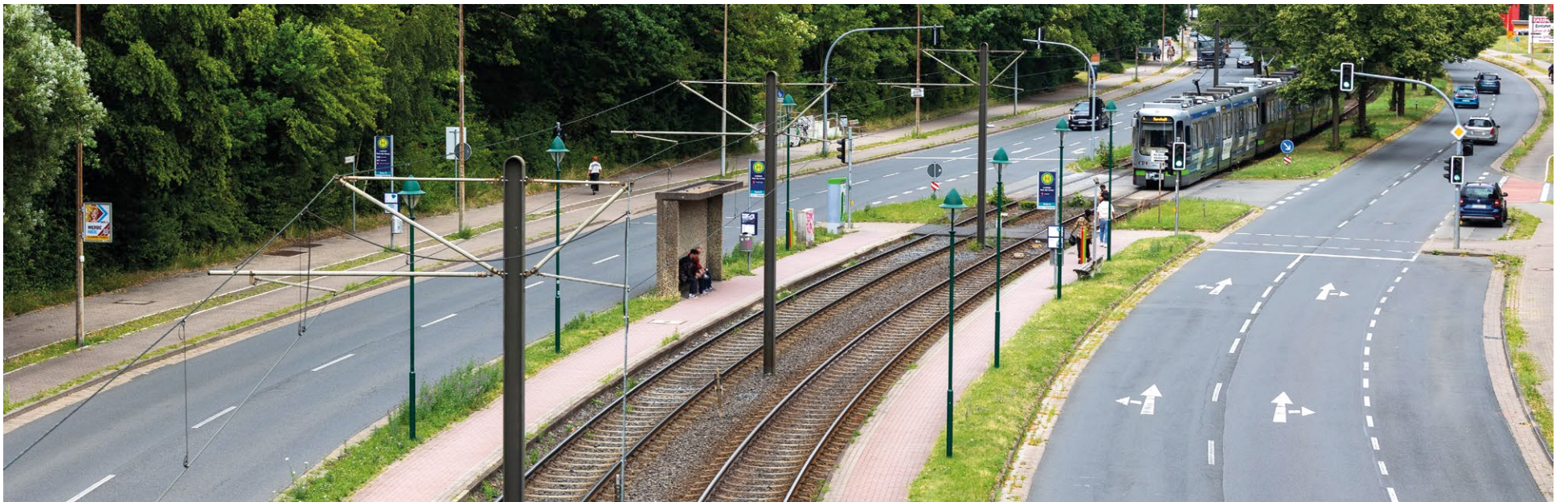
ISBN-13: 9783987370380

ISBN-10: 3987370386

Hardcover, 32 Euro

PARK DER SINNE: ARBEITEN FÜR DEN HOCHBAHNSTEIG SOLLEN 2027 BEGINNEN

infra plant Ersatz älterer Laatzen Haltestellen durch längere Neubauten für Drei-Wagen-Züge



Der gesamte öffentliche Nahverkehr muss barrierefrei nutzbar sein, so schreiben es die Gesetze vor. Bis zum Ende dieses Jahres werden noch drei Hochbahnsteige an den Stadtbahnhaltestellen Windausstraße und Kabelkamp auf der Vahrenwalder Straße sowie Ludwig-Sievers-Ring in Bothfeld auf der Sutelstraße in Betrieb genommen. 180 der 200 Haltestellen und Tunnelstationen sind dann barrierefrei. Und auch in Laatzen gehen Bau und Planung für die noch fehlenden Hochbahnsteige weiter.

Als nächstes werden an der Haltestelle Laatzen/Park der Sinne zwei 70 Meter lange Seitenhochbahnsteige gebaut, an denen die Drei-Wagen-Züge der ÜSTRA halten können. Die Arbeiten dafür sollen nach den aktuellen Planungen Mitte kommenden Jahres beginnen, 2028 soll die Anlage fertig sein. Der Stopp wird rund 100 Meter weiter nach Süden verlegt, weil an der jetzigen Haltestelle aufgrund der Gegebenheiten die Seitenhochbahnsteige nicht auf der gesamten Länge barrierefrei nutzbar wären.

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 Stadtbahnen erreichen. Ausgestattet werden die Anlagen mit den üblichen Einrichtungen wie Fahrgastinformationsanzeiger, Info-Vitrinen, Notrufsäulen, überdachten Sitzgelegenheiten und Fahrkartenautomaten. Taktile Elemente leiten Blinde und Sehbehinderte sicher zu den Stadtbahnen.

Der Bau der Anlage wird nach jetziger Planung knapp 9 Millionen Euro kosten, wovon das Land rund 3,8 Millionen Euro trägt. Das Land Niedersachsen bezuschusst den barrierefreien Ausbau von Stadtbahnhaltestellen in Stadt und Region Hannover mit 75 Prozent, den Rest bezahlt die Region. Die Bezuschussung bezieht sich auf die sogenannten zuwendungsfähigen Kosten. Grob umschrieben sind zuwendungsfähige Kosten im Wesentlichen alle notwendigen Baukosten und ein Teil der Planungskosten.

In Laatzen und Gleidingen sind neben Park der Sinne noch drei Haltestellen nicht barrierefrei. Für Gleidingen/Am Leinkamp und Gleidingen/Thorstraße laufen aktuell bereits Machbarkeitsuntersuchungen.

Weitere umfangreiche Bauarbeiten auf Laatzen-Gebiet plant die infra für das Jahr 2028 an den Haltestellen Laatzen/aquaLaatzium,

Laatzen/Krankenhaus und Laatzen/Neuer Schlag. Diese Stopps haben zwar schon Hochbahnsteige, die 1999 in Betrieb gegangen sind. Sie entsprechen aber nicht mehr den heutigen Standards bei Technik und Ausstattung. Mit nur 60 Meter Länge können sie außerdem nicht von Drei-Wagen-Zügen angefahren werden. Deshalb werden die Hochbahnsteige abgerissen und neu gebaut. Künftig werden sie 70 Meter lang sein. Parallel zu den Arbeiten an den Bahnsteigen werden in einigen Abschnitten auch Gleise saniert.

Der Bau der Hochbahnsteige hat einen zwingenden gesetzlichen Hintergrund: Das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen schreibt vor, dass allen Personen ein selbstständiger Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung stehen muss. Die infra als Inhaberin des hannoverschen Stadtbahnnetzes muss dies sicherstellen. Da das Netz in Hannover und angrenzenden Kommunen ein einheitliches Hochflursystem ist, werden die noch verbliebenen Haltestellen, die nicht barrierefrei sind, mit Hochbahnsteigen ausgestattet. Außerdem wird die ÜSTRA in naher Zukunft keine Stadtbahnen mit Klapptrittstufen mehr in ihrem Fuhrpark haben, sodass nur noch Haltestellen mit einem höhengleichen Ein- und Ausstieg angefahren werden können.



INFORMATIONEN UND KONTAKT

Über die Planungen, Bauabläufe und alles sonst Wichtige rund um die Baumaßnahmen in der Hildesheimer Straße sowie sonstige Arbeiten im Stadtbahnnetz informiert die infra sowohl über Pressemeldungen in zahlreichen Medien als auch auf ihrer Homepage im Internet (www.infra-hannover.de), auf Facebook und Instagram ([infra.wirverbindenhannover](https://www.instagram.com/infra.wirverbindenhannover)). Auch auf den Bildschirmen des Fahrgastfernsehens in U-Bahn-Stationen und Stadtbahnen, bei regiobus sowie in der Fahrgastfernsehen-App werden Neuigkeiten verbreitet. In regelmäßigen Abständen erscheinen bei größeren Baumaßnahmen Ausgaben des „Nachbargleis“

mit allen aktuellen Informationen, die an die Haushalte im Bereich der Baustellen kostenlos verteilt werden. Für Fragen, Anregungen oder Problemlösungen ist die infra stets erreichbar: telefonisch sowie per E-Mail unter (0511) 35 77 98 - 0 oder bhv@infra-hannover.de. Wenn Sie sich für den barrierefreien Ausbau des Stadtbahnnetzes, Hochbahnsteige, Stationen, Schienen oder aktuelle Baumaßnahmen interessieren, abonnieren Sie gerne unseren 12- bis 18-mal jährlich erscheinenden Newsletter auf der Seite www.infra-hannover.de. Dort sind auch die bisherigen Newsletter-Ausgaben abrufbar.

NACHBARGLEIS IMPRESSUM

Herausgeber/Kontakt: infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH | Gradestraße 20, 30163 Hannover, (0511) 35 77 98 - 0, bhv@infra-hannover.de | [/infra.wirverbindenhannover](https://www.instagram.com/infra.wirverbindenhannover) | **V. i. S. d. P.** Jens Hauschke | **Konzeption, Texte:** hannover.context 4.0, Rüdiger Finke | **Fotos:** Florian Arp | **Gestaltung:** duofaktur Mendel & Wessel GbR | **Druck:** COLOR+ GmbH | **Auflage:** 6.000 Exemplare | **Redaktion:** (0511) 35 30 48 - 7, 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.