

NACHBAR GLEIS

LINDEN

LIMMERSTRASSE MEHR ALS ZWEI JAHRE OHNE STADTBAHNVERKEHR

Zum Bau von Hochbahnsteigen in der Limmerstraße gibt es keine Alternativen, um die Stadtbahnhaltestellen Am Küchengarten und Leinaustraße barrierefrei nutzbar zu machen. Nach umfangreichen Planungen steht jetzt auch fest, wie die Bauarbeiten unter Berücksichtigung der zahlreichen Interessen und Belange am schnellsten über die Bühne gebracht werden können: Gut zwei Jahre lang wird es hier keinen Stadtbahnverkehr geben.

Linden-Nord, Ahlem und die Innenstadt sollen weiter gut mit öffentlichem Nahverkehr erreichbar sein, weshalb als Ersatz Busse eingesetzt werden. Die Fußgängerzone in der Limmerstraße wird allerdings umfahren werden. Für die exakte Fahrstrecke, Ersatzhaltestellen und die Taktung der Busse werden zurzeit Konzepte erarbeitet. Die Arbeiten ohne Stadtbahnverkehr sollen, sofern alle Genehmigungen in der erforderlichen Zeit erteilt werden, von Ende 2028 an zwei bis zweieinhalb Jahre dauern.

STAND DER DINGE

Vor dem Beginn all dieser Maßnahmen wird in dem Bereich vor der jetzigen Haltestelle Am Küchengarten eine Ersatzhaltestelle für die Stadtbahnen errichtet. Über ein Kehrgleis können die Züge von dort wieder zurück in Richtung Innenstadt fahren. Die Fahrgäste steigen vor der Limmerstraße in die Ersatzbusse sowie die Busse der Linien um, die die Limmerstraße nicht mehr durchfahren können. Ein barrierefreier Umstieg wird an der Haltestelle Glocksee eingerichtet. Damit die gesamte Strecke der Stadtbahnlinie 10 barrierefrei wird und die modernen Bahnen ohne Klapptrittstufen von der ÜSTRA eingesetzt werden können, lässt die infra parallel zu den Arbeiten in der Limmerstraße auch an der Haltestelle Harenberger Straße einen Hochbahnsteig bauen.

Für die Bauarbeiten wird eine Dauer von gut drei Jahren veranschlagt, weil zunächst zahlreiche von Leitungen neben bereits vorhandene Schienen und den künftigen Hochbahnsteigen verlegt werden müssen, damit sie später für etwaige Reparaturen erreichbar sind. Anfang 2031 sollen die Hochbahnsteige in Betrieb gehen.

Umfangreiche Prüfungen FÜR HOCHBAHNSTEIGE GIBT ES KEINE ALTERNATIVEN

Seite 2

Kötnerholzweg bis Erderstraße SECHS WOCHEN LANG WERDEN NEUE STADTBAHNGLEISE VERLEGT

Seite 4



ZWEI HOCHBAHNSTEIGE FÜR DIE LINDENER FLANIERMEILE

Wohnen, Vergnügen, Geschäft und Fortbewegung: Viele Interessen bei der Planung berücksichtigt

Geschäfte, Lokale, Wohnungen, Stadtbahnen, Busse, Rad- und Fußverkehr: In der Limmerstraße zwischen Küchengarten und Kötnerholzweg geht es geschäftig zu. Es gibt viele Bedürfnisse zwischen Einkaufen, Wohnen, ein Lokal besuchen und sich bewegen. Bei allen verkehrstechnischen und städtebaulichen Veränderungen müssen die zahlreichen Interessen und die Funktionen dieser zentralen Straße berücksichtigt werden. Bei den Planungen für die Hochbahnsteige war es wichtig, dass nicht nur die Fahrgäste barrierefrei Stadtbahnen nutzen können. Die Menschen sollen auch wie gewohnt ihre Wohnungen, Geschäfte und Kneipen erreichen können, ein sicherer und komfortabler Radverkehr soll möglich sein. Zudem müssen Feuerwehr und Rettungsdienste ohne Einschränkungen zu den Einsatzorten gelangen können. Um all dies zu gewährleisten, gab es enge Abstimmungen zwischen der infra als Inhaberin des Stadtbahnnetzes und Bauherrin sowie der Landeshauptstadt Hannover, der Region Hannover und der ÜSTRA.

Gemeinsam wurden die Lösungen entwickelt: An den Haltestellen Leinaustraße und Am Küchengarten lässt die infra jeweils Mittelhochbahnsteige zwischen den Schienensträngen bauen. Sie sind 45 Meter lang und vier Meter breit, sodass hier Zwei-Wagen-Züge aller Stadtbahn-Baureihen stoppen können. An beiden Enden der Bahnsteige befinden sich Rampen, über die Menschen mit Bewegungseinschränkungen, auch mit Hilfsmitteln wie Rollatoren oder Rollstühlen, sowie Fahrgäste mit Gepäck, schweren Lasten oder mit Kinderwagen die Hochbahnsteige erreichen oder verlassen können. Die Rampen sind zweigeteilt und erlauben es, auf halbem Weg auszuruhen.

Ideenwettbewerb geplant

Wie die beiden Bahnsteige gestaltet werden, steht jetzt noch nicht fest. Die infra plant einen Ideenwettbewerb gemeinsam mit Landeshauptstadt und Region Hannover für eine individuelle Gestaltung. Das Ergebnis soll das lebendige und bunte Flair der Fußgängerzone und Lindener Flaniermeile widerspiegeln. Die Beteiligten können ihre Kreativität allerdings nicht grenzenlos ausleben. Es sind wichtige Rahmenbedingungen technischer Art zu berücksichtigen. Es muss sichergestellt sein, dass die Stadtbahnhaltestellen ihren barrierefreien Zweck erfüllen und einen sicheren Umstieg im Stadtgebiet gewährleisten.

Dazu gehören etwa die barrierefreien taktilen Leitlinien, die sich kontrastreich vom Rest des Haltestellenbelages hervorheben müssen. Die Elemente erleichtern Blinden und Sehbehinderten die Orientierung. Auch die Größe der Witterungsschutzdächer unterliegt Beschränkungen, weil ein vorgeschriebener Sicherheitsabstand zum spannungsführenden Fahrdrabt bestehen muss. Zudem müssen die üblichen Aufbauten wie Infovitrien, Fahrkartenautomaten und elektronische Fahrtzielanzeiger untergebracht werden.

Innerhalb dieses Rahmens bietet sich den Beteiligten die spannende Möglichkeit, die



Die Haltestellen Am Küchengarten und Leinaustraße bekommen Hochbahnsteige. Während der Bauarbeiten fahren hier keine Bahnen.



beiden Haltestellen in der Limmerstraße außerhalb des Standards zu konzipieren und die urbane barrierefreie Mobilitätswende für Linden-Nord mitzugestalten.

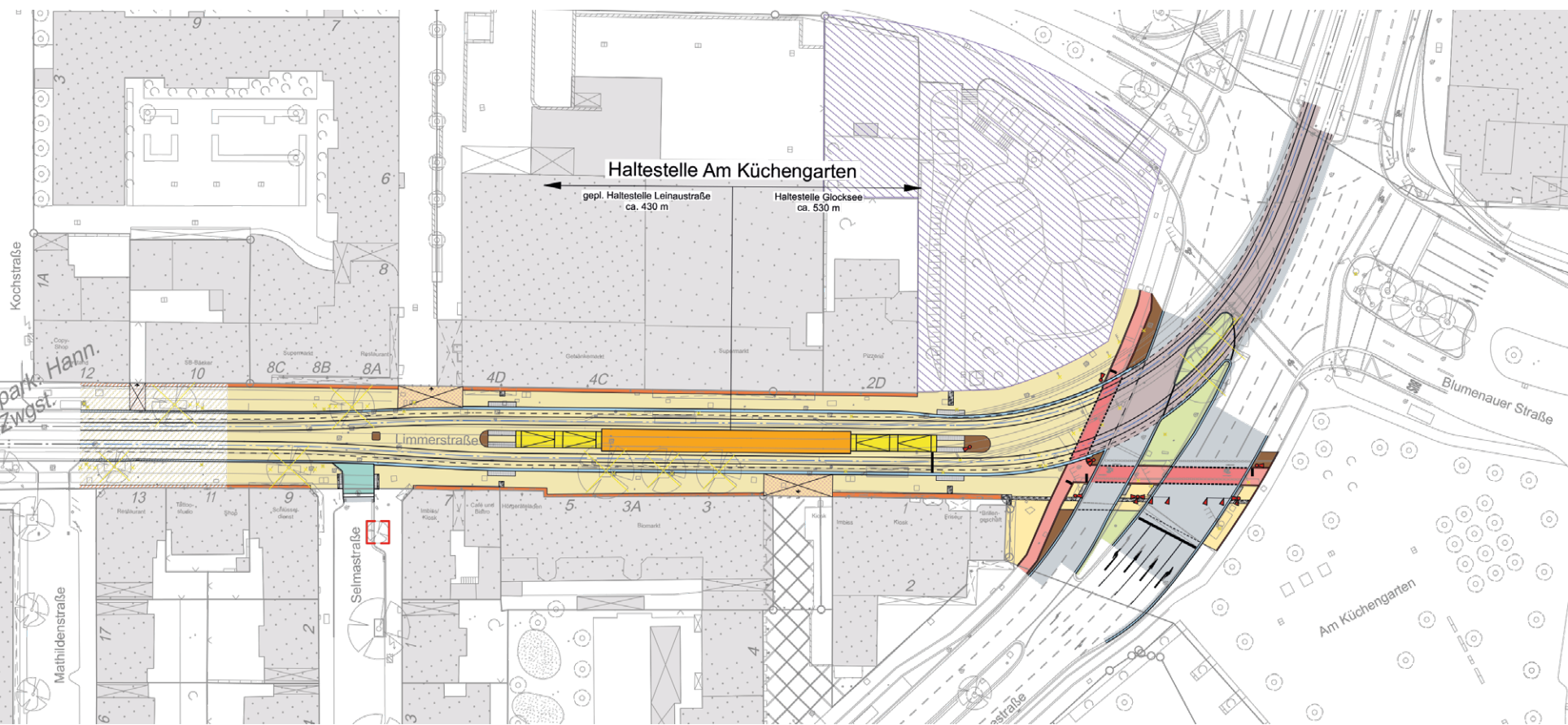
Damit die Feuerwehr jederzeit uneingeschränkt ihren Aufgaben nachkommen kann, wurden ebenfalls Lösungen entwickelt. Insbesondere muss sichergestellt sein, dass die Einsatzkräfte genug Platz haben, um eine Drehleiter ausfahren zu können. Dies wird unter anderem durch die Möglich-

keit gewährleistet, dass die Feuerwehr die Fahrleitung in der Limmerstraße im Ernstfall schnell spannungsfrei schalten kann, sodass keine Gefahren durch Stromschläge bestehen.

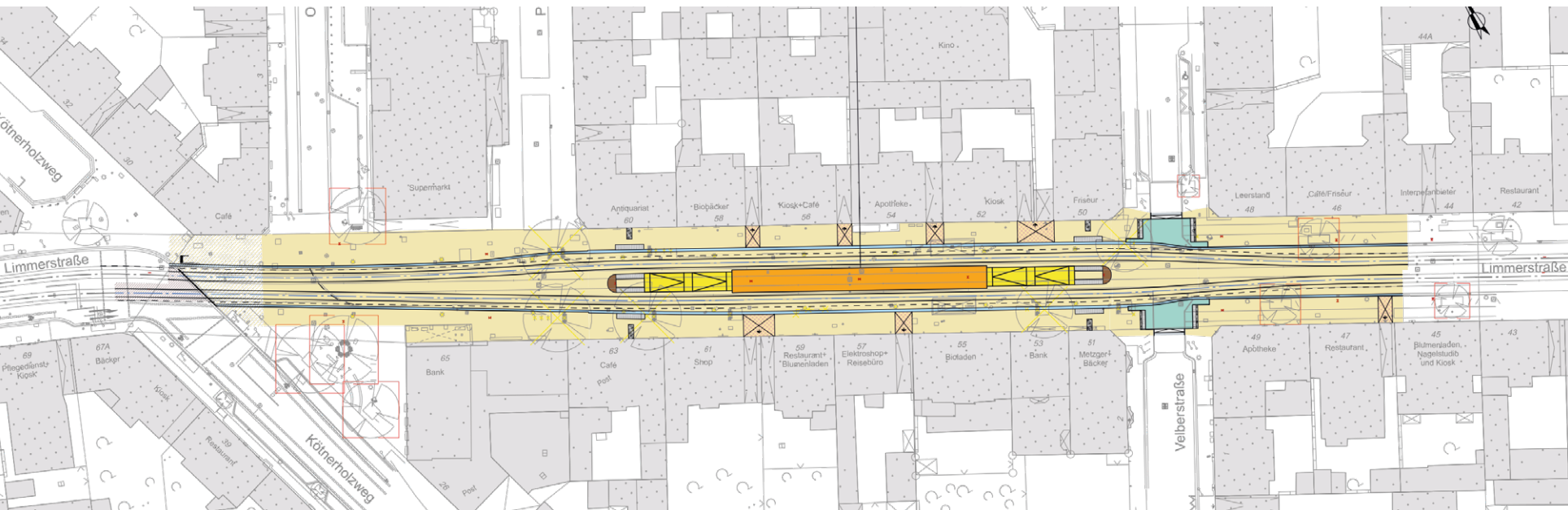
Standort Leinaustraße

Der Mittelhochbahnsteig der Haltestelle Leinaustraße wird am jetzigen Standort zwischen den Einmündungen der namensgebenden Leinaustraße und der Pfarrland-

straße gebaut. Der Fahrzeugverkehr in und aus diesen Straßen wird nicht beeinträchtigt, weil die beiderseitigen Rampen weit genug entfernt enden. Lieferfahrzeuge und Radfahrende können weiterhin in die Limmerstraße abbiegen. Radfahrerinnen und Radfahrer werden nicht eingeschränkt, die Haltestelle ist auf beiden Seiten passierbar. Durch die Lage des Hochbahnsteigs ist zwischen den Einmündungen von Pfarrlandstraße und Leinaustraße nur noch das Rechtsabbiegen in die Limmerstraße möglich.



Die Hochbahnsteige Am Küchengarten (oben) und Leinaustraße werden an den jetzigen Standorten der Haltestellen gebaut.



Standort Am Küchengarten

Für den Hochbahnsteig Am Küchengarten mussten die Planer für die Standortentscheidung berücksichtigen, dass sich hier ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt mit Fössestraße, Spinnereistraße und Blumenauer Straße befindet. Ein störungsfreies Miteinander aller Verkehrsarten ist wichtig. Die Stadtbahnlinie verläuft in einer Kurve, wo kein Hochbahnsteig gebaut werden kann, weil bei einer Anlage mit Krümmung die Abstände zwischen Bahnsteigkante und Stadtbahn an manchen Stellen zu groß für eine barrierefreie Nutzung wären. Gebaut wird der Mittelhochbahnsteig deshalb am jetzigen Haltestellenstandort hinter der Kurve der Einmündung der Limmerstraße und der Selmastraße. Deren Einmündungsbereich wird durch den Bahnsteig nicht beeinträchtigt, die Rampe endet deutlich davor. Für Rad- und Fußverkehr in der Limmerstraße bleibt genug Platz, obwohl die Gleise im Bahnsteigbereich etwas nach außen verlegt werden müssen.

Standort Harenberger Straße

Zeitgleich mit den Arbeiten in der Limmerstraße wird auch die Haltestelle Harenberger Straße barrierefrei ausgebaut. Auch hier entsteht ein Mittelhochbahnsteig, 45 Meter lang und ca. vier Meter breit. Er wird sich zwischen

Kirchhöfnerstraße und Wunstorfer Straße befinden. Der Stopp wird allerdings nur am westlichen Zugang mit einer Rampe ausgestattet, weil der zur Verfügung stehende Platz nicht für zwei Rampen ausreicht. Das Projekt befindet sich in der Entwurfsplanung.

Gründe für Hochbahnsteige

Wenn die drei Hochbahnsteige an den Haltestellen Am Küchengarten, Leinaustraße und Harenberger Straße in Betrieb gehen, ist die gesamte Strecke der Stadtbahnlinien 10 und 12 zwischen den Endpunkten Hauptbahnhof/ZOB und Ahlem barrierefrei und kann von den Bahnen der modernen Baureihen ohne Klapptrittstufen befahren werden. Dies ist auch deshalb wichtig, weil die ÜSTRA die älteren Bahnen in absehbarer Zeit ausmustern wird. Der Bau der Hochbahnsteige hat aber auch 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.

Keine Alternativen

In der Vergangenheit wurde häufig darüber diskutiert, ob es wegen der besonderen Situation in der Limmerstraße auch andere Möglichkeiten gibt, eine Barrierefreiheit zu erreichen. Sie mussten alle verworfen werden. Bereits 2011 beschlossen die politischen Gremien, auch in Linden auf der Linie 10 das Hochflursystem durchgehend zu bauen. Ein Tunnel unter der Limmerstraße wurde wegen der hohen Kosten ausgeschlossen. Auch eine Strecke um die Limmerstraße herum kam nicht infrage. Der Neubau des Streckenabschnittes hätte zu hohe Investitionen erfordert. Es gibt auch keine andere Strecke mit ähnlichen Fahrzeiten, zudem würde sich die Erschließungsqualität von Linden-Nord deutlich verschlechtern. Busse statt Stadtbahnen sind keine Alternative. Sie sind für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen kein qualitativ hochwertiger Nahverkehr, da zum Beispiel in einem Bus deutlich weniger Platz für Rollstühle verfügbar ist als in einer Stadtbahn. Das gilt sogar für sehr leere Busse.

Sonderlösung ausgeschlossen

Verworfen wurde auch ein Niederflursystem ausschließlich für die Linie 10 als Sonderlösung für Linden. Damit wären große wirtschaftliche Nachteile beim Betrieb verbunden, denn die Bahnen könnten aus-

schließlich auf dieser Strecke eingesetzt werden. Außerdem benötigen auch die Haltestellen für Niederflurfahrzeuge Platz. Die Bahnsteige sind etwa 30 Zentimeter hoch und werden in der Regel als Seitenbahnsteige gebaut. Sie benötigen mehr Raum als ein Mittelhochbahnsteig. Bei diesen bleiben bei 18 Meter Querschnittsbreite etwa sieben Meter zwischen Bahnsteigkante und Hauswänden, bei Niederflurbahnsteigen sind es dagegen nur fünf bis sechs Meter. Da dort auch noch der Wartebereich für Fahrgäste unterzubringen ist, stehen letztlich nur rund drei Meter Straßenfläche neben den Haltestellen zur Verfügung.

Gefahr für Fahrradverkehr

Der stark eingeschränkte Platz würde im Bahnsteigbereich die Zufahrten zu den Grundstücken unmöglich machen. Alternativ müsste der Verkehr über die Haltestellwarteflächen geführt werden, eine sehr gefährliche Situation für Fußgänger und Radfahrer. Außerdem ständen zwischen Bahnsteigkante und Schiene nur rund 60 Zentimeter zur Verfügung, zwischen den Schienen rund 1,2 Meter. Radfahrende müssten die Schienen im spitzen Winkel kreuzen, um in diesen Bereich zu kommen. Dabei besteht eine stark erhöhte Sturzgefahr.

STADTBAHNEN BIS KÜCHENGARTEN: ERSATZVERKEHR MIT BUSSEN

Öffentlicher Nahverkehr zwischen Linden und Ahlem während Sperrung sichergestellt



Auch Busse können die Limmerstraße während des Umbaus nicht befahren. Für den Ersatzverkehr wird ein Konzept erarbeitet.

Der Bau der Hochbahnsteige in der Limmerstraße, der zwingend mit sehr umfangreichen Leitungsarbeiten verbunden ist, soll so schnell wie möglich durchgeführt werden. Doch die Verhältnisse in der Fußgängerzone sind sehr beengt, das Zusammenspiel zwischen Stadtbahn- und Busverkehr sowie Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern ist komplex. Bei laufendem Stadtbahn- und Busverkehr sind die Bauarbeiten nur unter sehr schwierigen Umständen zu bewältigen, die Gesamtmaßnahme würde auch wesentlich länger dauern als bei einer kompletten Einstellung. Nach eingehenden Untersuchungen und Prüfungen wurde daher entschieden, dass hier drei Jahre lang keine Busse und knapp zweieinhalb Jahre lang keine Bahnen fahren, um sowohl die Bauzeit als auch die Belastungen aller Betroffenen auf den kürzest möglichen Zeitraum zu beschränken.

Die Vollsperrung der Limmerstraße für den öffentlichen Personennahverkehr ist unumgänglich. Zurzeit teilen die Verantwortlichen und Beteiligten der infra, der Region Hannover, der Landeshauptstadt Hannover, der ÜSTRA sowie der TransTecBau noch an den Details des Verkehrskonzeptes, um den ÖPNV in den Stadtteilquartieren Linden-Nord, Limmer und Ahlem aufrechtzuerhalten. Bisher steht fest, dass während der gesamten

veranschlagten Bauzeit die Stadtbahnlinie 10 nur zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof/ZOB und Am Küchengarten fahren wird. Von dort aus bis zum Endpunkt Ahlem werden als Ersatz Busse eingesetzt.

Um das Verkehrskonzept umsetzen zu können, muss vor dem Beginn der Arbeiten in der Limmerstraße und der damit verbundenen Sperrung für Stadtbahnen und Busse eine Ersatzhaltestelle vor dem jetzigen Stopp Am Küchengarten gebaut werden, die auch als Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn dient. Die provisorische Haltestelle erhält ein Kehrgleis, über das die ankommenden Bahnen wieder in Richtung Hauptbahnhof/ZOB fahren können. Zusätzlich sind Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten an Bushaltestellen für den Umstieg zwischen Stadtbahn und Bussen vorgesehen.

Die Region entwickelt derzeit mit ÜSTRA und regiobus ein modifiziertes Busliniennetz, um einen Ersatzverkehr für die nicht durch die Stadtbahn anzufahrenden Haltestellen sicherzustellen. Für den notwendigen Ersatzverkehr mit Bussen wird derzeit noch intensiv an einem Betriebskonzept gearbeitet, das die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste nach Möglichkeit auf ein Minimum begrenzen soll. In Kürze wird dieses Konzept von der Region Hannover der Öffentlichkeit und den

betroffenen Bezirksräten Linden-Limmer und Ahlem-Badenstedt-Davenstedt vorgestellt.

Um das hohe Fahrgastaufkommen zu bewältigen, wird auch geprüft, ob gegebenenfalls die Taktung auf den Buslinien verdichtet wird oder ein vermehrter Einsatz von Gelenkbussen anstelle von Standardbussen sinnvoll und notwendig ist. Die Linie 10 hat an einem durchschnittlichen Wochentag (Montag bis Freitag) etwas mehr als 30.000 Fahrgäste, an einem durchschnittlichen Samstag knapp 25.000, an einem durchschnittlichen Sonntag circa 15.000 Fahrgäste. An einem durchschnittlichen Wochentag (Montag bis Freitag) steigen Richtung Innenstadt im Bereich Küchengarten bis Ahlem circa 12.000 Fahrgäste aus und in der Gegenrichtung noch einmal etwa 12.000 ein.

Ein Busersatzverkehr für die Stadtbahnen auf der gesamten Strecke zwischen den Endhalte-

stellen Hauptbahnhof/ZOB und Ahlem ist auch geprüft und verworfen worden. Der Grund: Am Hauptbahnhof reicht der Platz für die Busse nicht aus. Um die gleiche Zahl an Fahrgästen befördern zu können, müssen für jede Stadtbahn als Ersatz zwei Gelenkbusse fahren. Die Busse fahren am Hauptbahnhof/ZOB nicht nur kurz vor, um Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen. Es müssten auch stets Busse in Bereitschaft warten, da sonst der jetzige Fahrtakt der Stadtbahnen von 7,5 Minuten nicht angeboten werden könnte.



Als Hannover Fahrt aufnahm

50 Jahre Stadtbahn –
60 Jahre U-Bahn-Bau

Verlag: zu Klampen Verlag

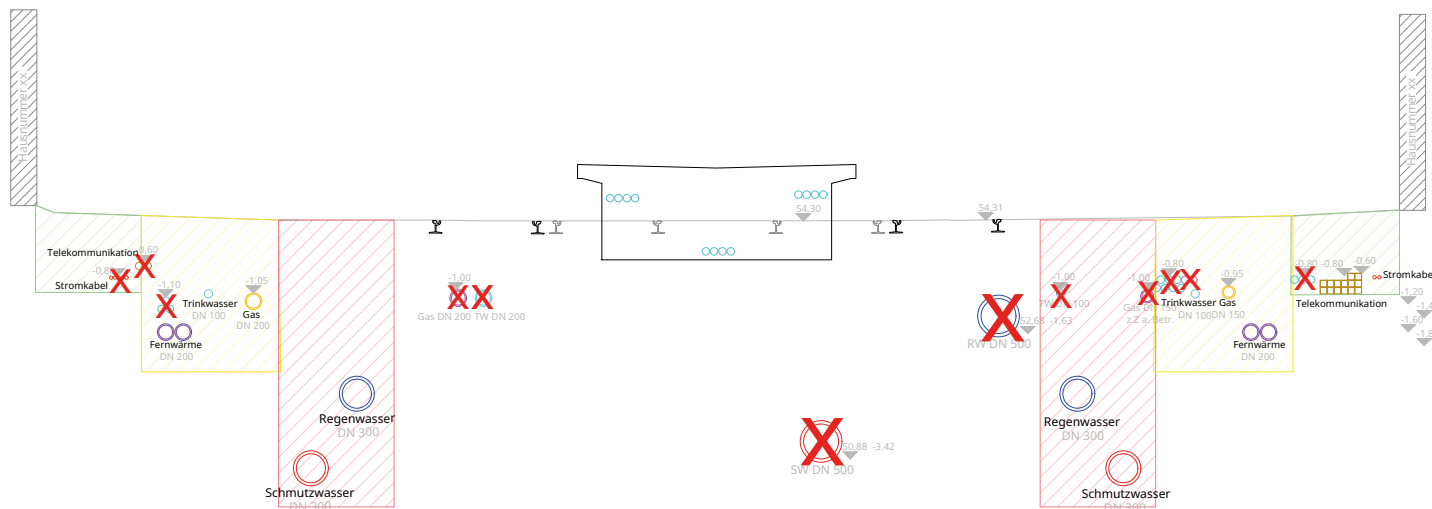
ISBN-13: 9783987370380

ISBN-10: 3987370386

Hardcover, 32 Euro

ALLE LEITUNGEN UND ROHRE AN ANDERER STELLE NEU VERLEGT

Zwei Jahre lang umfangreiche Arbeiten im Untergrund – anschließend Bau der Hochbahnsteige und Gleise



In der Limmerstraße werden alle Leitungen weiter nach außen verlegt.

Sobald die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sind und die Beschlüsse vorliegen, wird mit den Arbeiten für den Bau der Hochbahnsteige in der Limmerstraße begonnen. Im Moment laufen viele Planungen und Abstimmungen, ein exakter Starttermin für das Projekt steht deshalb noch nicht fest. Vorausgesetzt, dass alle notwendigen Genehmigungen rechtzeitig da sind, werden die Bauarbeiten unter Sperrung der Linie 10 Ende 2028 beginnen. Schon rund ein Jahr vorher sollen die Arbeiten starten, die noch unter Stadtbahnbetrieb durchgeführt werden können. Veranschlagt ist eine Gesamtbauzeit von rund dreieinhalb Jahren. Für die Errichtung der Hochbahnsteige und das dadurch erforderliche Verlegen der Gleise, Bau der Fahrleitung sowie der Fahrbahn und Fertigstellung der Seitenräume wird ein Zeitraum von etwa einem dreiviertel Jahr veranschlagt. Die vorher erforderlichen Leitungsarbeiten sind im Bereich der Limmerstraße außergewöhnlich umfangreich und benötigen deshalb auch mehr Zeit als beim Bau vieler anderer Hochbahnsteige im Streckennetz.

Bevor ein Hochbahnsteig gebaut werden kann, müssen grundsätzlich alle vorhandenen Versorgungsleitungen aus dem Haltestellen- und Gleisbereich entfernt und abseits davon neu verlegt werden. Alles wandert von der Mitte nach links oder rechts. Unter Schienen und Haltestellen dürfen grundsätzlich keine Leitungen liegen. Bei Reparaturen, die im Laufe der Zeit zwangsläufig anfallen, müsste sonst der Stadtbahnverkehr unterbrochen und das Gleisbett aufgerissen werden. In früheren Zeiten war das anders, deshalb befinden sich vielerorts in Gleisbereichen Leitungen. Wegen der Hochbahnsteige rücken die Gleise 1,7 Meter näher an die Gebäude. Darum werden die Leitungen für Trinkwasser, Gas, Fernwärme, Strom, Telekommunikation und Entwässerung entsprechend weiter nach außen verlegt. Da der Raum begrenzt ist, werden die Leitungen näher beieinander liegen.

Außerdem müssen Versorgungsleitungen für die Hochbahnsteige verlegt werden. Dort wird Strom benötigt, Zugzielanzeiger und Fahrkartenautomaten werden vernetzt, Regenwasser muss abfließen.

Die Arbeiten werden in enger Abstimmung aller Leitungsträger sowie Stadtverwaltung,



Während der Bauarbeiten enden die Stadtbahnen vor dem Küchengarten.

Polizei, Feuerwehr und ÜSTRA geplant und ausgeführt. Grundsätzlich wird sichergestellt, dass die anliegenden Grundstücke erreichbar sind. Falls es zu kurzzeitigen unumgänglichen Sperrungen kommt, wird dies mit den Betroffenen vorher abgestimmt. Einschränkungen wird es während der gesamten Bauzeit für Geschäfte und Lokale geben: Es ist dann kein Platz mehr, um draußen Waren auszulegen oder Außengastronomie anzubieten.

Vor den Arbeiten in der Limmerstraße muss rund sechs bis sieben Monate lang zunächst eine Haupttrinkwasserleitung gebaut werden, für die im Bereich Am Küchengarten kein Platz ist. Die rund 500 Meter lange Leitung führt künftig durch die Fössestraße und wird an eine vorhandene Leitung in der Viktoriastraße angeschlossen. Bevor dies geschieht, werden die Baugruben am Anfang und Ende vier bis acht Wochen lang offenbleiben, weil die Leitung gespült und desinfiziert werden muss.

Nach Abschluss dieser Maßnahmen wird eine provisorische Haltestelle mit einem provisorischen Kehrgleis in der Nähe der jetzigen

Haltestelle Am Küchengarten gebaut, die mit Beginn der Unterbrechung der Linie 10 in Betrieb genommen wird. Auch Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtbahnen und Bussen der regulären Linien sowie des Busersatzverkehrs werden errichtet. Schon bevor die Stadtbahnen hier enden, werden in der Limmerstraße nahe an der Oberfläche befindliche Kabel verlegt. Mit Einstellung des Stadtbahnbetriebs starten dann die Leitungsarbeiten in der Limmerstraße. Es folgt die Neuverlegung von Gas- und Trinkwasserleitungen sowie Regen- und Schmutzwasserkanälen und teilweise auch Fernwärme sowie Querungen und Hausanschlüsse. Dafür sind rund 20 Monate veranschlagt.

In den folgenden acht Monaten werden die alten Gleise ausgetauscht, ebenso die Fahrleitungen, und die Fertigteile für die Hochbahnsteige kommen an ihre Plätze. Anschließend folgt deren Endausbau.

Wenn die Fahrgäste an den neuen Hochbahnsteigen ein- und aussteigen, bekommt die Fössestraße ihr altes Gesicht zurück, die provisorischen Haltestellen sowie das Kehrgleis verschwinden.

BARRIEREFREIE LINIE 9

Auch der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnlinie 9 geht voran. Dort sollen als Nächstes die Haltestellen Am Lindener Hafen und Bernhard-Caspar-Straße mit Hochbahnsteigen ausgestattet werden. Finanzierungsanträge wurden gestellt, die Planfeststellungsunterlagen sind fast fertig. Die Erteilung des Bau-rechtes vorausgesetzt, soll im Frühjahr 2027 mit den Arbeiten begonnen werden. Zwischen den Haltestellen werden dann auch die Gleise erneuert, die bereits seit 1993 genutzt werden und nunmehr verschlissen sind.

Es werden jeweils Mittelhochbahnsteige gebaut, 70 Meter lang und vier Meter breit. Fahrgäste können die zwischen den Gleisen liegenden Haltestellen über barrierefreie Querungen erreichen, zwei Rampen an den Enden bieten rollstuhlgerechte Zugänge.

Die geplante Haltestelle Bernhard-Caspar-Straße befindet sich im Bereich der vorhandenen stadtauswärtigen Haltestelle zwischen den Einmündungen östliche Zufahrtsstraße zu Edeka und Poco sowie Elsa-Brandström-Straße. Die geplante Haltestelle Am Lindener Hafen befindet sich im Bereich der vorhandenen stadtauswärtigen Haltestelle östlich des Knotenpunkts Am Lindener Hafen/Davenstedter Straße/Bauweg.

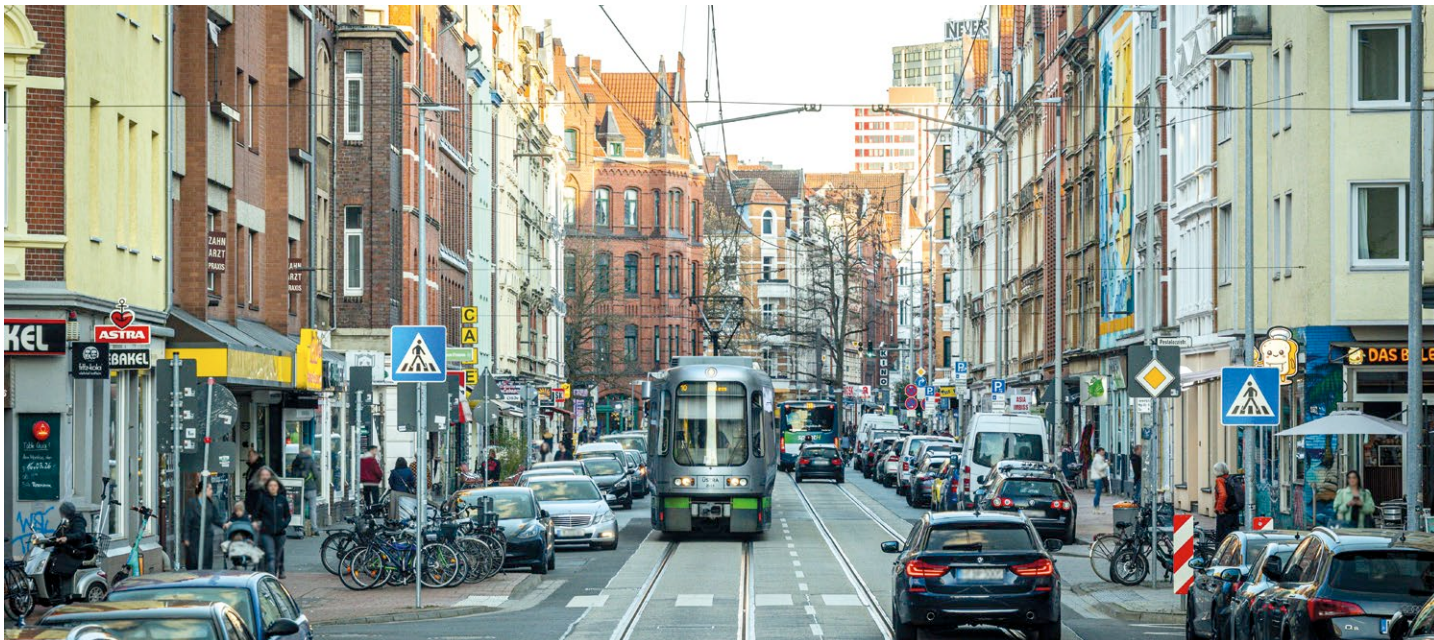
Bevor die Hochbahnsteige errichtet werden können, ist umfangreicher Leitungsbau notwendig. Regenwasser- und Schmutzwasserkanäle müssen verlegt werden. Ebenso Gasleitungen, Wasserleitungen und auch Stromkabel. Dazu kommen noch erforderliche ergänzende Eigenmaßnahmen der Leitungsverwaltungen, die sinnvollerweise in das Projekt integriert werden, um nicht nach Fertigstellung der Fahrbahnen direkt wieder die Straße aufbrechen zu müssen.

Durch den Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen wird die Bauzeit nach jetzigem Planungsstand fast vier Jahre betragen, sodass die Haltestellen im Jahr 2031 in Betrieb gehen können. Die genauen Bauabläufe werden jetzt erarbeitet. Während der Bauzeit werden die Gewerbebetriebe in der Umgebung immer erreichbar sein. Für den Fahrzeugverkehr sind aber Einbahnstraßenregelungen notwendig.

Für die auf der Strecke der Stadtbahnlinie 9 außerdem noch nicht barrierefreien Haltestellen Lindener Marktplatz und Nieschlagstraße sind Machbarkeitsuntersuchungen erarbeitet worden, die aktuell zwischen den Verwaltungen abgestimmt werden.

NEUE GLEISE: LIMMERSTRASSE SECHS WOCHEN FÜR AUTOS GESPERRT

Arbeiten zwischen Kötnerholzweg und Erderstraße beginnen Ende August – Grundstücke und Garagen erreichbar



Jahrzehntelang fahren schwere Stadtbahnzüge über die Gleise. Tag für Tag, im Abstand von wenigen Minuten, reiben Räder aus Stahl an den Schienen aus Stahl. Das führt zwangsläufig zu Verschleiß. Irgendwann sind die Schienen so stark abgenutzt, dass sie erneuert werden müssen. Geschieht dies nicht, ist die Betriebssicherheit nicht mehr gewährleistet, es drohen Schäden an den Stadtbahnen.

In der Limmerstraße steht deshalb in diesem Jahr eine umfangreiche Gleissanierung auf dem Programm der infra. Erneuert wird das eingedeckte Rillenschienengleis im Streckenabschnitt zwischen Kötnerholzweg und Erderstraße. Die Arbeiten sollen Ende August 2026 beginnen. Insgesamt ist eine Bauzeit von rund sechs Wochen vorgesehen, sodass nach den derzeitigen Planungen die Sanierung dieses Streckenabschnittes Anfang Oktober 2026 abgeschlossen sein soll.

Nicht alle Arbeiten können unter laufendem Stadtbahnbetrieb erledigt werden. Vorübergehend werden die Bahnen der Linien 10 und 12 nicht fahren. Die Betriebsunterbrechung ist in der Zeit von 21 Uhr am 11. September 2026 bis um 3 Uhr am 14. September 2026 geplant. Die ÜSTRA wird in dieser Zeit einen Ersatzverkehr mit

Bussen einrichten und die Fahrgäste über Details des Ablaufs zeitnah informieren. Der Stadtbahnbetrieb wird dann auf der gesamten Strecke ruhen, die Ersatzbusse verkehren also zwischen Hauptbahnhof/ZOB und Ahlem. Die Fahrstrecke führt über Fössestraße, Westschnellweg und Wunstorfer Straße. Die Stadtbahnhaltestelle Freizeitheim Linden entfällt an diesen Tagen.

Während der gesamten Bauzeit können keine Autos im Baustellenbereich fahren. Dieser Abschnitt der Limmerstraße ist komplett gesperrt und wird mit Stadtbahnschranken abgesichert. Gewährleistet ist aber stets, dass Grundstückseinfahrten und Garagenzufahrten von den Berechtigten erreicht werden können. Dafür werden entsprechende Sackgassenregelungen geschaffen, um einen Durchgangsverkehr zu verhindern. Rettungswagen haben stets freie Fahrt. Die Sperrung ist notwendig, weil die gleisanliegenden Spuren für Baumaterial und Maschinen benötigt werden. Außerdem muss stets ein vorgeschriebener Mindestabstand zwischen Fahrzeugen und den Bauarbeitern gewährleistet sein. Der Kötnerholzweg ist während der Bauzeit eine Sackgasse.

Für Radfahrende ist eine Umleitung eingerichtet. Sie führt über Fröbe- und Velber-

straße sowie über Elisen- und Offensteinststraße.

Die Gleissanierung muss bereits in diesem Jahr vorgenommen werden, weil der betroffene Abschnitt während der Zeit des Hochbahnsteigbaus in der Limmerstraße für den dann notwendigen Ersatzverkehr mit Bussen ohne Einschränkungen befahrbar sein muss. Eine gleichzeitige Ausführung beider Baumaßnahmen ist deshalb nicht möglich.

Ein weiterer Gleisabschnitt muss in der Wunstorfer Straße vor der Haltestelle Harenberger Straße saniert werden. Auch dies geschieht vor dem Bau der Hochbahnsteige, weil der Bereich ebenfalls für den während der Bauzeit notwendigen Ersatzverkehr gebraucht wird. Die Gleisarbeiten sind im Jahr 2027 geplant.

Wie lange die Gleise im hannoverschen Stadtbahnnetz genutzt werden können, bevor sie ausgetauscht werden müssen, hängt von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten ab. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die Schienen durchschnittlich rund 30 Jahre lang befahren werden können. Dies ist allerdings nur ein grober Richtwert. Mancherorts ist ein Befahren auch bis zu

40 Jahre lang möglich. An manchen anderen Stellen aber, zum Beispiel in Kurven, ist die Nutzungsdauer geringer. Hier ist die Reibung zwischen Rädern und Schienen größer als auf geraden Streckenabschnitten, die Belastung ist stärker, die Schienen verschleifen schneller. Eine stärkere Belastung des Materials tritt auch auf, wenn Stadtbahnen bremsen und beschleunigen. Das geschieht an Haltestellen sowie an Kreuzungen oder Einmündungen. Hier ist also die „Lebensdauer“ der Schienen teilweise deutlich kürzer, die Gleise müssen früher erneuert werden.

Einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzungsdauer für Schienen stellt auch die Belastung durch Straßenverkehr dar. Liegen die Gleise im Straßenraum, wo sie ständig von Autos überfahren werden, erhöht dies den Verschleiß. Das trifft auch auf den zu sanierenden Abschnitt der Limmerstraße zwischen Kötnerholzweg und Erderstraße zu. Wenn in der Straße verlegte Schienen sehr häufig von schweren Lastwagen überfahren werden, bedeutet dies eine weitere Belastung für das Material. Außerdem spielen Witterungseinflüsse eine Rolle.

Zu Schäden an Schienen kommt es im Laufe der Zeit häufig an den Verbindungsschweißungen. Die einzelnen Schienenteile sind jeweils 15 Meter lang, die geschweißten Verbindungen sind fehleranfällig wegen der großen Belastungen, denen sie ausgesetzt sind. Es kann zu Rissen im Schienenkopf kommen, einzelne kleine Teile können herausbrechen, was Folgeschäden an den Gleisanlagen sowie den Stadtbahnfahrzeugen verursacht. Reparaturen sind zwar zunächst möglich, doch nach einiger Zeit bleibt nur noch der komplette Austausch.

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 Spurstangenabstand nicht mehr gewährleistet, Schäden an den Stadtbahnzügen wären die Folge.

INFORMATIONEN UND KONTAKT

Über die Planungen, Bauabläufe und alles sonst Wichtige rund um die Baumaßnahmen an den Stadtbahnhaltestellen in Linden 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 werden weitere Ausgaben des „Nachbargleis“ mit allen aktuellen Informationen erscheinen, die

an die Haushalte im Bereich der Baumaßnahmen 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 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:** 6.600 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.