

infra

Anwohnerinfos rund
um unsere Baustellen



Ausgabe 1 • Juli 2026

NACHBAR GLEIS

PODBIELSKISTRASSE

BAUARBEITEN AN STADTBAHNGLEISEN IN PODBIELSKISTRASSE

Auf der Strecke der Stadtbahnlinien 3, 7 und 13 im Bereich Podbielskistraße wird in diesen Sommerwochen viel gebaut. Die umfangreiche Sanierung der Gleise gewährleistet auch künftig einen reibungslosen und sicheren Stadtbahnverkehr. Insgesamt acht Wochen lang lässt die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra) das Schienennetz sanieren.

Zwei Baustellen werden eingerichtet: Eine Gleiserneuerung wird vom Ende des Stadtbahntunnels bis zur Überfahrt Brahmstraße vorgenommen. Außerdem wird die Überfahrt Grethe-Jürgens-Straße instandgesetzt und Schienen sowie Schwellen in Richtung Haltestelle Spannhagengarten gewechselt.

Los geht es mit den ersten Arbeiten Anfang Juli, bis Ende August soll alles fertig sein. Damit fällt der größte Teil der achtwöchigen Arbeiten in die Zeit der Sommerferien, wenn weniger Fahrgäste in den Stadtbahnen und auf den Straßen weniger Autos unterwegs sind. Dadurch sollen die Auswirkungen für alle Betroffenen so gering wie möglich gehalten werden.

Denn ohne Einschränkungen können die Arbeiten nicht vorgenommen werden. Die Stadtbahnen fahren zwar die meiste Zeit wie üblich, aber eine Woche lang wird der Betrieb eingestellt, vom 27. Juli bis 3. August 2026 verkehren zwischen Hauptbahnhof/ZOB und In den Sieben Stücken Busse. Zu den Endpunkten Altwarmbüchen, Fasanenkrug und Misburg fahren die Bahnen über den Betriebshof Buchholz.

Für den Kraftfahrzeugverkehr wird die Podbielskistraße vom 20. Juli bis 7. August zwischen Hammersteinstraße und Überfahrt Brahmstraße voll gesperrt. Vom 6. Juli bis 30. August ist zudem die Überfahrt Grethe-Jürgens-Straße gesperrt. Im weiteren Bauabschnitt bis Spannhagengarten sind die gleisanliegenden Spuren für Autos nicht befahrbar.

In diesem Jahr investiert die infra rund 131 Millionen Euro in das Stadtbahnnetz. Etwa 91 Millionen Euro davon werden für Instandhaltungsmaßnahmen wie im Bereich Podbielskistraße aufgewendet.

Sanierung des Stadtbahnnetzes

WARUM SCHIENEN UND SCHWELLEN AUSGETAUSCHT WERDEN MÜSSEN

Seite 3

Investitionen für Barrierefreiheit

NEUE HOCHBAHNSTEIGE UND AUSTAUSCH VON ROLLTREPPEN

Seite 4



PODBIELSKISTRASSE: NEUE SCHIENEN, SCHWELLEN UND GLEISÜBERFAHRT

Achtwöchige Bauarbeiten auf der Stadtbahnstrecke – Linien 3, 7 und 13 fahren eine Woche lang nicht



Die Überfahrt Grethe-Jürgens-Straße wird saniert. Auch die Gleise in Richtung Spannhagengarten werden erneuert.



Die Instandhaltung des Schienennetzes sowie der gesamten Stadtbahn-Infrastruktur gehört zu den Kernaufgaben der infra. In jedem Jahr werden mehrstellige Millionenbeträge investiert, um die Betriebssicherheit auf allen Strecken zu gewährleisten. Eine der umfangreichsten Gleissanierungen in diesem Jahr steht in der Podbielskistraße auf dem Programm. Es werden zwei Baustellen eingerichtet: Erneuert wird das Gleis zwischen dem Ende des Stadtbahntunnels über die Haltestelle Lortzingstraße bis zur Überfahrt Brahmstraße. Instandgesetzt wird auch die Überfahrt Grethe-Jürgens-Straße, zusätzlich geplant sind Schienen- und Schwellenwechsel in Richtung Haltestelle Spannhagengarten.

Die ersten Arbeiten beginnen Anfang Juli, Ende August sollen sie beendet sein. Die Baumaßnahmen haben Auswirkungen sowohl auf den Stadtbahn- als auch auf den Straßenverkehr auf der Podbielskistraße. Es sind Sperrungen notwendig. Der Betrieb der Stadtbahnlinien 3, 7 und 13 muss eine Woche lang eingestellt werden.

Bauarbeiten von der Tunnelrampe bis zur Brahmstraße

Die Bauarbeiten in der Podbielskistraße werden zum größten Teil während der Sommerferien ausgeführt, weil dann das Verkehrsaufkommen auf den Straßen und in den Bahnen geringer ist und weniger Menschen von den unumgänglichen Verkehrseinschränkungen betroffen

sind. Gleich nach Ferienbeginn, am Montag, 6. Juli 2026, starten die Arbeiten auf der Baustrecke zwischen der Tunnelöffnung und der Brahmstraße. Nach acht Wochen, am 30. August 2026, soll alles fertig sein.

Der zu sanierende Abschnitt ist insgesamt 381 Meter lang. In dem 166 Meter langen Bereich vom Tunnelmund bis zum Überweg vor dem Hochbahnsteig an der Haltestelle Lortzingstraße werden die Schienenstöße erneuert. Das sind die geschweißten Verbindungen zwischen den jeweils 15 Meter langen einzelnen Schienenstücken, die durch den Stadtbahnbetrieb einem starken Verschleiß unterliegen. Auf der 215 Meter langen weiteren Strecke wird der gesamte Gleisoberbau inklusive der Gleisverbindungen erneuert.

Eine Woche lang kein Stadtbahnverkehr

Die meiste Zeit über fahren die Stadtbahnen wie gewohnt. Es sind aber nicht alle Arbeiten unter laufendem Bahnverkehr möglich. Deshalb wird der Betrieb der Linien 3, 7 und 13 im Zeitraum von 3 Uhr am Montag, 27. Juli 2026, bis zum Betriebsbeginn am darauffolgenden Montag, 3. August 2026, eingestellt. Die ÜSTRA richtet dann einen Schienenersatzverkehr mit Bussen ein. Die Busse fahren zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof/ZOB und In den Sieben Stücken. Zu und von den Endpunkten Altwarmbüchen, Misburg und Fasanenkrug verkehren die jeweiligen Stadtbahnlinien in einem

Inselerkehr über den Betriebshof Buchholz. Über die genauen Details während der einwöchigen Betriebsunterbrechung informiert die ÜSTRA die Fahrgäste.

Einschränkungen für den Straßenverkehr sind während der Arbeiten unvermeidlich. Es wird Platz für Baumaterial und Maschinen benötigt, außerdem müssen vorgeschriebene Sicherheitsabstände zum Straßenverkehr eingehalten werden. Dafür wurde während der Planung ein entsprechendes Verkehrskonzept erarbeitet, das die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Die meiste Zeit über wird der Platz für den Fahrzeugverkehr lediglich eingeengt sein. Vom 20. Juli bis zum 7. August 2026 ist aber eine Vollsperrung der Podbielskistraße geplant. Zwischen Hammersteinstraße und der Überfahrt Brahmstraße ist dann kein Autoverkehr möglich, die Umleitungen führen über Walderseestraße oder Lister Kirchweg. Die infra wird aber sicherstellen, dass Anwohner, Lieferverkehr, Rettungsdienste und Fahrzeuge der Abfallentsorgung den Bereich passieren und die Grundstücke erreichen können.

Bauarbeiten von Grethe-Jürgens-Straße bis Spannhagengarten

Zeitgleich mit den Arbeiten zwischen Tunnel und Brahmstraße besteht die zweite Baustelle auf der Podbielskistraße: Zwischen dem 6. Juli und 30. August 2026 lässt die infra die Überfahrt Grethe-Jürgens-Straße sanieren, der Bereich erhält neue Gleise und

eine neue Betonplatte. Auf dem 195 Meter langen Abschnitt bis Spannhagengarten werden die Schienen und Schwellen ausgetauscht. Schon in den Jahren 2022 und 2023 mussten hier einzelne Schwellen erneuert werden, die verschlissen waren. Sie werden nun zunächst ausgebaut und danach an Ort und Stelle erneut verwendet.

Einschränkungen für den Individualverkehr

Auch diese Baustelle hat Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr zur Folge. Die Überfahrt Grethe-Jürgens-Straße wird komplett gesperrt. Somit kann aus der Grethe-Jürgens-Straße nicht nach links auf die Podbielskistraße in Richtung stadtauswärts abgebogen werden. Die Fußgänger- und Radfahrerfurt im Bau Feld wird gesperrt. Der Fußgängerüberweg im Bereich Grillparzerstraße, Corinthstraße und Podbielskistraße wird geschlossen.

Die Fahrspuren auf der Podbielskistraße, die neben den Gleisen liegen, werden in beide Richtungen für den Autoverkehr gesperrt, weil sie für Material und Maschinen genutzt werden. Die Verkehrseinschränkungen gelten nach den derzeitigen Planungen während der gesamten Baumaßnahme. Wenn Maßnahmen angepasst werden müssen, wird die infra darüber zeitnah durch aktuelle Pressemitteilungen, auf ihrer Internetseite (www.infra-hannover.de) sowie in den sozialen Medien informieren.

SCHIENEN SIND DURCH STÄNDIGES BEFAHREN STARK ABGENUTZT

Erneuerung sehr beanspruchter Gleisbereiche gewährleistet Sicherheit für viele weitere Jahre



Schienen und Beton sind beschädigt. Zwischen Hammersteinstraße und Brahmstraße wird die Podbielskistraße vom 20. Juli bis 7. August gesperrt.

Im Abstand von Minuten rollen die Räder über die Schienen des hannoverschen Netzes. Auf der Podbielskistraße mit drei 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 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 ausgetauscht 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, wodurch kleine Teile Stahl herausbrechen. 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 Spurstangenabstand 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 darüberrollende 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

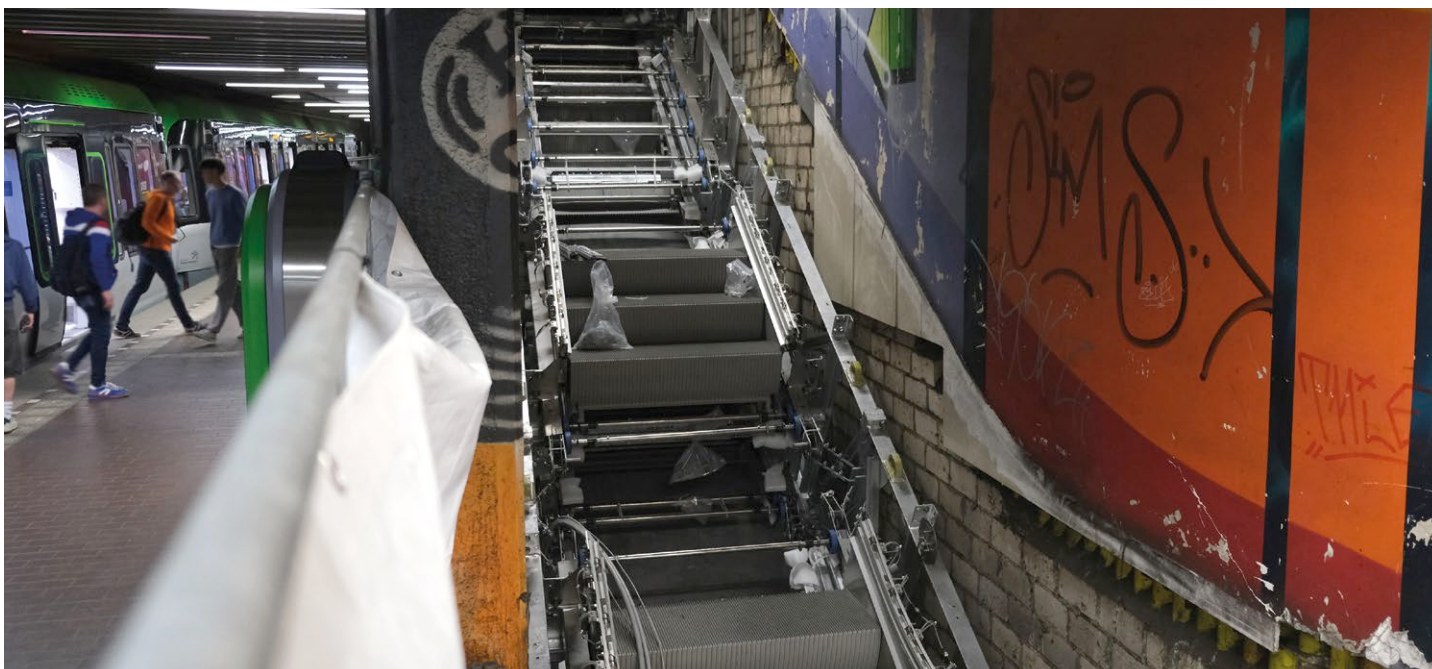
ISBN-13: 9783987370380

ISBN-10: 3987370386

Hardcover, 32 Euro

NEUE ROLLTREPPEN IN STATIONEN SEDANSTRASSE UND KRÖPCKE

Zwei Hochbahnsteige in Bothfeld – 131 Millionen Euro Investitionen für das Stadtbahnnetz



Sie sind ständig in Bewegung, stehen eigentlich nur während der nächtlichen Betriebspausen längere Zeit still: Die Rolltreppen in den hannoverschen U-Bahn-Stationen sind großen Dauerbelastungen ausgesetzt. Trotz regelmäßiger gründlicher Wartung ist der Verschleiß irgendwann so groß, dass sie ausgetauscht werden müssen. Zuständig für die im Volksmund meist Rolltreppen genannten Anlagen im Stadtbahnnetz der infra ist die ÜSTRA. Ein eigenes Team nimmt dort Wartung und Routinereparaturen in die Hand.

Nach rund 25 Jahren Betriebsdauer ist in der Regel die Zeit gekommen für einen Austausch. Dafür gibt es ein Sanierungsprogramm, nach dem pro Jahr vier Anlagen erneuert werden. Zurzeit laufen die Arbeiten für den Einbau neuer Rolltreppen in der U-Bahn-Station Sedanstraße/Lister Meile. Sie haben im Mai begonnen, Mitte Juli soll eine der beiden Treppen wieder in Betrieb gehen, die Fertigstellung der zweiten ist bis Ende Juli geplant. Angeliefert werden die neuen Treppen, die jeweils 61 Stufen haben, im Untergrund: Sie kommen per Lore durch den Tunnel in die Station Sedanstraße/Lister Meile.

Außerdem werden auch am Kröpcke zwei Treppen ausgetauscht, die sich zwischen

Georgstraße und Niki-de-Saint-Phalle-Promenade befinden. Bauzeit dort ist von Mitte Juni bis Mitte August sowie für die zweite Treppe von Mitte August bis Mitte Oktober. Die Anlieferung der Anlagen geschieht per Schwertransport, sie werden mit Kränen an Ort und Stelle gehievt.

Im Bereich der U-Bahn-Station Kröpcke gibt es insgesamt 42 Fahrtreppen. In allen Stationen des Stadtbahnnetzes sind es 114, von denen sich 75 im Inneren befinden und 39 nach draußen auf die Straßenebene führen. Bei der Vielzahl der Treppen sind die Fachleute der ÜSTRA ständig im Einsatz. Jede der nach außen führenden Treppen wird einmal pro Monat gewartet. Da die Treppen im Innenbereich der Stationen nicht so sehr der Witterung ausgesetzt sind, müssen sie nur etwa alle acht Wochen in Augenschein genommen werden.

Die Inspektion einer Fahrtreppe dauert ungefähr einen halben Tag. Dabei werden die Abstände aller beweglichen Teile geprüft, die Sicherheitsfunktionen getestet und Verschleißteile nötigenfalls erneuert. Und einmal jährlich kommen die Prüfer vom TÜV.

Damit es zu möglichst wenig Störungen kommt, gehören regelmäßige Grund-

reinigungen der Rolltreppen zum Programm. Es ist wichtig, Schmutz und Fremdkörper aus den Stufen zu entfernen. Dennoch kommt es vor, dass eine Treppe plötzlich stillsteht. Grund dafür ist oft, dass ein Gegenstand auf die Stufen gefallen ist und sich verhakt hat. Dann zieht sich der Kamm der Stufe zurück, dies registriert ein Sensor und es kommt zur automatischen Abschaltung.

Fällt eine Fahrtreppe aus, kommt jemand vom Monteureteam, um die Anlage zu überprüfen. Nachts können dies auch Angehörige des Sicherheitsdienstes machen. Damit schnell reagiert werden kann, wird elektronisch eine Meldung an die Leitstelle gesendet. Von dort wird alles Notwendige eingeleitet. Auch die Fahrgäste werden schnell informiert: Infos über den Stillstand von Fahrtreppen oder Aufzügen gibt es online über die Verkehrsinfo der ÜSTRA.

Insgesamt investiert die infra in diesem Jahr rund 131 Millionen Euro in das Stadtbahnnetz in Stadt und Region Hannover. 91 Millionen Euro davon werden für die Instandhaltung der Anlagen, wie jetzt in der Podbielskistraße, sowie Ersatzbauten verwendet. 40 Millionen Euro fließen in Neu- und Ausbau wie für die Hochbahnsteige auf der Linie 13 in Bothfeld.

Dort soll in der Sutelstraße an der Haltestelle Ludwig-Sievers-Ring der Hochbahnsteig im Herbst in Betrieb genommen werden. Die neuen Gleise sind bereits verlegt, die Fertigteile für den Bahnsteig gesetzt. Mit Beginn der Sommerferien soll die Sutelstraße, die jetzt Einbahnstraße in Richtung Gehaplatz/Podbielskistraße ist, wieder in beide Richtungen befahrbar sein. Wenn die Haltestelle Ludwig-Sievers-Ring barrierefrei genutzt werden kann, fehlt nur noch eine einzige Haltestelle auf der Strecke, die noch keinen Hochbahnsteig hat: der Endpunkt Fasanenkrug. Auch dort laufen die Arbeiten bereits auf Hochtouren. Im kommenden Jahr sollen Hochbahnsteig, Buswendeschleife und eine Bike-and-Ride-Anlage den Betrieb aufnehmen.

Dann werden bereits 181 der insgesamt 200 Haltestellen im Stadtbahnnetz barrierefrei zugänglich sein, denn bis Ende dieses Jahres können auf der Vahrenwalder Straße zwei weitere Hochbahnsteige an den Haltestellen Kabelkamp und Windausstraße von den Fahrgästen genutzt werden.

Parallel zur Grunderneuerung in der Podbielskistraße werden in diesem Sommer auch die Gleise entlang der Herrenhäuser Straße im Bereich von der Auffahrt B6/Westschnellweg bis zum Hochbahnsteig Herrenhäuser Markt saniert. Vom 6. bis zum 27. Juli 2026 wird die Herrenhäuser Straße für den Individualverkehr gesperrt. Im Spätsommer und Herbst stehen auf weiteren Streckenabschnitten Gleiserneuerungen auf dem Programm.

Bereits in den 1970er-Jahren errichtete Hochbahnsteige entsprechen nicht mehr den heutigen Erfordernissen sowie dem aktuellen Stand der Technik. Deshalb werden auf der Strecke der Stadtbahnlinie 2 Hochbahnsteige, die zudem zu kurz für den Einsatz von Drei-Wagen-Zügen sind, abgerissen und durch verlängerte Neubauten ersetzt. Jetzt wird der Bahnsteig Reiterstadion stadtauswärts abgerissen und bis zum Jahresende wieder errichtet werden. Im kommenden Jahr beginnen die entsprechenden Arbeiten auch an der Haltestelle Tempelhofweg, hier auf der stadteinwärtigen Bahnsteigseite. An beiden Stopps soll die jeweils andere Seite 2027 neu gebaut werden.

INFORMATIONEN UND KONTAKT

Über die Planungen, Bauabläufe und alles sonst Wichtige rund um die Baumaßnahmen in der Podbielskistraße sowie sonstige Arbeiten im Stadtbahnnetz informiert die infra sowohl über Pressemitteilungen 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:** 4000 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.