

NACHBAR GLEIS

**BAHNHOF
NORDSTADT**

HOCHBAHNSTEIG FÜR DIE HALTESTELLE BAHNHOF NORDSTADT

Hier steigen viele Pendler zwischen Stadtbahn, S-Bahn und Bus um: Die Stadtbahnhaltestelle Bahnhof Nordstadt der Linie 6 hat eine zentrale Funktion im Netz des öffentlichen Nahverkehrs. Aktuell ist sie noch nicht barrierefrei, als einzige Haltestelle auf der gesamten Strecke der Linie 6 zwischen den Endpunkten Messe/Ost (Expo Plaza) und Nordhafen. Doch die Zeit, in der Fahrgäste über Klapptrittstufen ein- und aussteigen, wird absehbar ein Ende haben.

Die Planung für einen neuen Hochbahnsteig ist bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht, das Genehmigungsverfahren ist im Februar gestartet. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten soll die Haltestelle rund 30 Meter weiter nach Norden in Richtung Fenskestraße verlegt werden. Sie befindet sich dann vor der Einmündung der Petersstraße.

STAND DER DINGE

Der Bau des Hochbahnsteiges Bahnhof Nordstadt geht Hand in Hand mit weiteren großen Bauprojekten in unmittelbarer Nachbarschaft. Zunächst wird in Regie der Stadt Hannover die Brücke saniert, auf der der Engelbosteler Damm die S-Bahngleise überquert. Auf der Straßenbrücke wird dabei mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Die geplante Bauzeit erstreckt sich von Mai 2025 bis Herbst kommenden Jahres. Mitte 2025 beginnen die Leitungsarbeiten als Voraussetzung für den Bau des Hochbahnsteiges, dieser wird Mitte 2027 errichtet und soll zum Ende des Jahres in Betrieb gehen.

Im nördlich angrenzenden Bereich erneuert die Deutsche Bahn anschließend die Eisenbahnüberführung über die Schulenburg Landstraße. Dieses Großprojekt endet nach den derzeitigen Planungen Ende 2028. Dann wird die infra den Bereich zwischen Hochbahnsteig und Fenskestraße fertigstellen und das Gesamtprojekt abschließen.

Wenn die Haltestelle Bahnhof Nordstadt Mitte 2026 wegen der Bauarbeiten außer Betrieb geht, kann die Üstra auf der Linie 6 bereits Stadtbahnen einsetzen, die keine Klapptrittstufen mehr haben, da alle anderen Haltestellen barrierefrei sind. Die Strecke ist außerdem für lange Drei-Wagen-Züge tauglich.

Gesetzliche Vorschriften

KEIN VERZICHT AUF HOCHBAHNSTEIGE MÖGLICH

Seite 3

Brücke, Haltestelle, Überführung

SO LAUFEN DIE ARBEITEN AN DREI GROSSPROJEKTEN

Seite 4 und 5



HALTESTELLE AN NEUEM ORT: HOCHBAHNSTEIG VOR PETERSSTRASSE

Breite Rad- und Fußwege sowie Ampeln erhöhen Sicherheit – Gleise für Autos überfahrbar

Die Stadtbahnhaltestelle Bahnhof Nordstadt, an der die Linie 6 (Nordhafen – Messe/Ost (Expo-Plaza)) hält, ist von sehr großer Bedeutung für den Umstieg zwischen Stadtbahn und S-Bahn. Auf dem Engelbosteler Damm werden die Netze von Stadtbahn und S-Bahn verknüpft, seit hier 1997 der S-Bahnhof Hannover-Nordstadt in Betrieb genommen wurde, der anlässlich der Weltausstellung Expo 2000 gebaut wurde. Durch den Bau des Hochbahnsteiges können die Fahrgäste künftig barrierefrei zwischen den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wechseln. Mit diesem Hochbahnsteig wird außerdem die gesamte Strecke barrierefrei, sodass die ÜSTRA auf dieser Linie Drei-Wagen-Züge aller Bau-reihen einsetzen kann.

Im Vergleich zur jetzigen Lage wird die Haltestelle um rund 30 Meter nach Norden verschoben, der Hochbahnsteig wird vor der Einmündung der Petersstraße gebaut. Ein anderer Standort ist nicht möglich. Dafür gibt es eine Vielzahl an Gründen, wie Breite und Statik der Brücke über die S-Bahngleise, begrenzter Platz für Fuß-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr, Erhaltung von Bäumen und Grünflächen oder die Bedingung, dass Feuerwehrfahrzeuge und Rettungswagen jederzeit die Haltestelle und haltende Stadtbahnzüge passieren können. Geplant ist ein 70 Meter langer Mittelhochbahnsteig, der grundsätzlich weniger Platz beansprucht als zwei Seitenhochbahnsteige. Am südlichen Bahnsteigende, in Blickrichtung der benachbarten Haltestelle An der Strangriede, führt eine zweiteilige Rampe auf den Bahnsteig. Darüber können Menschen im Rollstuhl, mit Gehhilfen, schwerem Gepäck oder Kinderwagen bequem und frei von Hindernissen die Haltestelle erreichen. Die Rampe wird ungefähr zehn Meter lang. Auf der Nordseite, zur



Der Hochbahnsteig wird in der Straßenmitte vor der Petersstraße errichtet

Nachbarhaltestelle Fenskestraße, ist eine Treppe als Zugang vorgesehen. Die Treppe wird erst in einem zweiten Bauabschnitt errichtet, nachdem die angrenzende Eisenbahnbrücke durch die Deutsche Bahn erneuert worden ist.

Sehbehinderte und blinde Menschen werden mithilfe von akustischen Signalen an den Ampeln und taktilen Leitsystemen auf dem Boden und zum Beispiel an Geländern sicher bis zum Hochbahnsteig und dort auf ihrem weiteren Weg geführt. Die Bordsteine sind abgesenkt, sodass sie etwa für Rollstühle oder Kinderwagen keine Barriere darstellen. Fahrgäste können die Fahrbahnen der Straße an beiden Enden des Hochbahnsteiges sicher überqueren: Der

Straßenverkehr wird hier jeweils durch Verkehrsampeln gestoppt.

Der Bahnsteig erhält Fahrgastinformationsanzeigen sowie eine Informationsvitrine je Fahrtrichtung. Vor Wind und Niederschlag schützen Dächer mit Sitzgelegenheiten. An Automaten gibt es Fahrkarten zu kaufen.

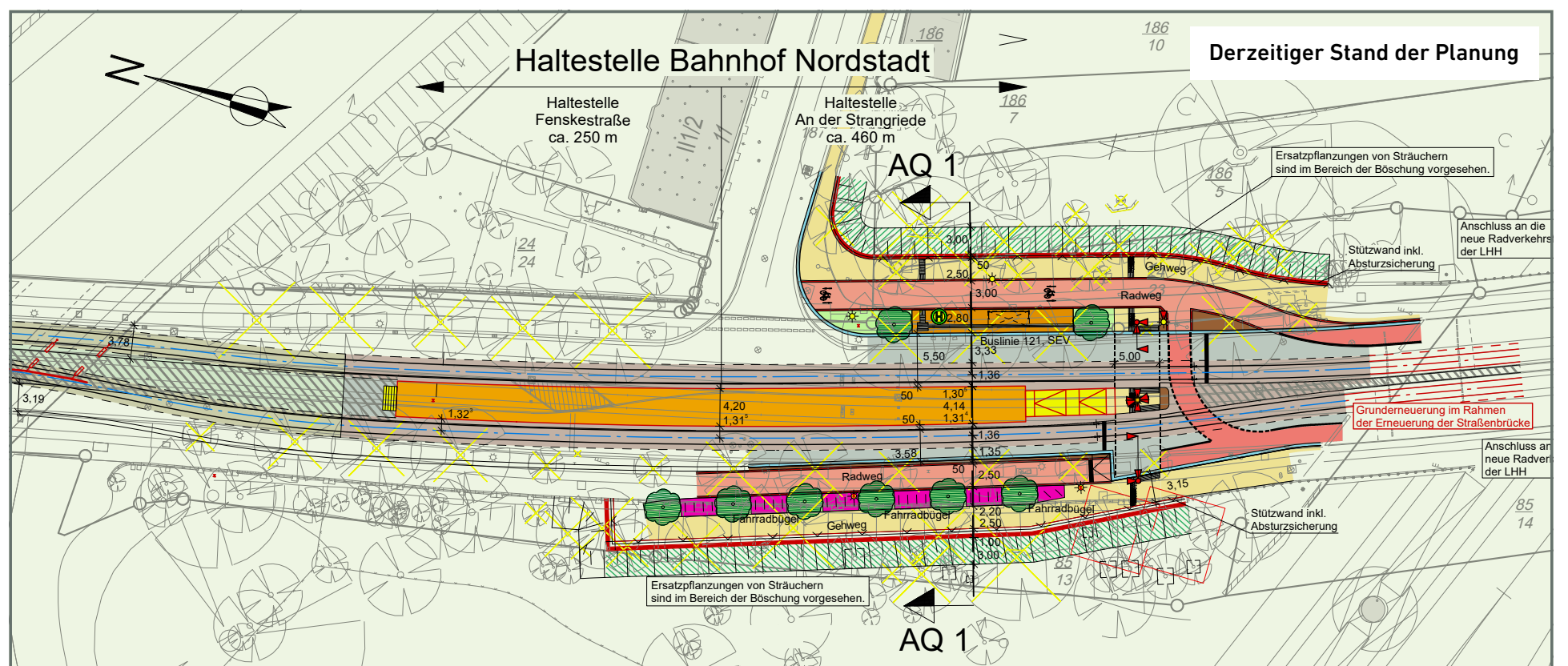
Neue Fuß- und Radwege

Die Lage der Stadtbahngleise wird sich gegenüber heute nicht wesentlich ändern. Sie müssen jedoch am Hochbahnsteig nach außen verlegt werden und schließen nördlich im Bereich der Eisenbahnüberführung wieder an die jetzigen Gleise an. Diese Verbindung ist nur provisorisch, da hier der Verkehrsraum erst nach dem Neubau der

Überführung in einem zweiten Bauabschnitt gestaltet wird.

Die Verkehrsfläche zwischen den Stadtbahnhaltestellen An der Strangriede und Fenskestraße bekommt durch das Projekt ein völlig neues Gesicht. Insbesondere der Rad- und Fußverkehr erhält mehr Platz als bisher. Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden steigt dadurch deutlich, denn aktuell sind die Rad- und Fußwege sehr schmal, teilweise ist gar kein Radweg vorhanden.

Auf der westlichen Straßenseite entsteht für die Richtung stadteinwärts ein 2,50 Meter breiter Radweg. Um Radfahrerinnen und Radfahrer, die aus der Petersstraße kommen und auf dem



Engelbosteler Damm stadteinwärts fahren wollen, dies ohne Umwege zu ermöglichen, wird auf der Ostseite ein 3 Meter breiter Radweg gebaut. Dieser ist in beide Richtungen nutzbar. In Höhe der Fußgängerampel am Ende der Haltestelle kann gefahrlos die Straßenseite gewechselt und von dort an der rechts gelegene Radweg Richtung Haltenhoffstraße befahren werden. Die Fußwege werden auf beiden Straßenseiten mit einer Breite von 2,50 Metern angelegt. Während südlich der Petersstraße der endgültige Zustand des Straßenraumes hergestellt wird, bekommt der nördliche Bereich bis zur Fertigstellung der Eisenbahnüberführung ein Provisorium.

Autos halten hinter Stadtbahnen

Autos können auf beiden Straßenseiten die in Asphalt liegenden Gleise überfahren. Die westliche Fahrbahn hat eine Breite von 3,50 Meter, während die Breite von 5,50 Meter auf der östlichen Seite es Stadtbahnen hier möglich macht, einen an der Haltestelle stehenden Bus zu passieren. Nördlich der Petersstraße wird auch die Fahrbahn für Autos zunächst provisorisch hergestellt. Für Autofahrende ändert sich durch den Hochbahnsteig nichts. Fahrzeuge müssen weiterhin stoppen, wenn ein Stadtbahnzug am Bahnsteig hält. Die derzeitigen Abbiegemöglichkeiten in die angrenzenden Straßen bleiben bestehen. Für Fahrgäste, die mit dem Rad kommen, stehen 24 Fahrradbügel auf der Seite mit dem Zugang zum S-Bahnhof Hannover-Nordstadt zur Verfügung. Durch das Projekt entfallen sechs Parkplätze für Autos. Die barrierefreien Bushaltestellen bekommen auf beiden Seiten neue Standorte. Stadtauswärts fahrende Busse halten künftig am südlichen Bahnsteigende, die stadteinwärtige Haltestelle liegt südlich der Straßenbrücke. Busse und Stadtbahnen behindern sich nicht, Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge haben immer freie Fahrt, wenn Bahnen am Hochbahnsteig stehen. Stadteinwärts können die Retter den auf die Fahrbahn verschwenkten Radweg überfahren. Für Radfahrende entsteht dadurch keine Gefahr, weil sie, wie auch der übrige Verkehr, während des Stopps einer Stadtbahn warten müssen.

Eingriffe in die Natur

Für die Baumaßnahme müssen vermutlich etwa 41 Bäume gefällt werden. Dies geschieht vorwiegend an der Böschung und ist nicht vermeidbar, weil der Platz für breitere Fuß- und Radwege gebraucht wird. Zum Ausgleich dafür werden in den Seitenräumen neue Bäume gepflanzt. Auch im Böschungsbereich sind zusätzliche Bäume und Sträucher vorgesehen. Für Flächenversiegelungen bei Baumaßnahmen muss jeweils ein Ausgleich geschaffen werden. Es gibt Umrechnungsfaktoren, welche die Wertigkeit von Flächen und Bäumen berücksichtigen, sodass gefällte Bäume und neu versiegelte Flächen vollständig kompensiert werden. Der Eingriff in Natur und Landschaft ist im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geregelt. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden für das konkrete Projekt durch ein Gutachten festgelegt. Abhängig von der Größe des Eingriffes reichen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von der Pflanzung einzelner Bäume über

Flächenentsiegelung bis zu größeren Ausgleichsflächen an anderen Stellen. Vollständig erhalten bleibt das alte denkmalgeschützte Gelände nördlich der Straßenbrücke. Damit auf der Baustelle ungehindert

gearbeitet werden kann und das Gelände nicht beschädigt wird, ist zunächst ein Abbau vorgesehen, der die komplette Wiederverwendung möglich macht. Später wird das Gelände in neuer Lage wieder installiert.



Auch künftig müssen Autos vor haltenden Stadtbahnen an Ampeln stoppen



Für den Rad- und Fußverkehr auf der Straßenbrücke, von der aus der S-Bahnhof erreichbar ist, wird mehr Platz geschaffen

BARRIEREFREIHEIT GESETZLICH VORGESCHRIEBEN

Im Stadtbahnnetz sind bereits 175 der 200 Haltestellen barrierefrei. Auch die restlichen sollen und müssen entsprechend ausgebaut werden. Das schreibt das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vor. Fahrgäste mit Behinderung müssen ohne fremde Hilfe und ohne Erschwernisse den öffentlichen Nahverkehr nutzen können. In die Entscheidung über die Reihenfolge der Errichtung von Hochbahnsteigen fließen mehrere Kriterien ein. Dazu zählen zum Beispiel die Lage, die Fahrgastzahlen und die Bedeutung der Haltestelle im Stadtbahnnetz. Der Hochbahnsteig an der Haltestelle Bahnhof Nordstadt erleichtert nicht nur Behinderten und Menschen mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen den Umstieg zwischen Stadtbahn, S-Bahn und Bus. Damit wird die gesamte Strecke

der Stadtbahnlinie 6 zwischen den Endpunkten Messe/Ost (Expo-Plaza) und Nordhafen durchgängig barrierefrei. Wenn die letzte Haltestelle auf Straßenniveau beseitigt ist, kann die ÜSTRA auch hier ihre stufenlosen Fahrzeuge einsetzen, die nach und nach die alten grünen Bahnen und die Silberpfeile mit Klapptrittstufen ablösen. Bei einem späteren Bau des Hochbahnsteiges könnte es zu Engpässen bei den Bahnen kommen, weil immer weniger Züge der älteren Bau-reihen zur Verfügung stehen. Deshalb hat die Region als Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs entschieden, die Haltestelle bereits zusammen mit der Sanierung der Straßenbrücke und vor der Errichtung der benachbarten Eisenbahnüberführung über die Schulenburg Landstraße durch die Deutsche Bahn zu

verwirklichen, obwohl der nördlich an die Haltestelle grenzende Bereich deshalb zunächst provisorisch hergestellt werden muss und erst in einem zweiten Bauabschnitt fertiggestellt wird. Grundsätzlich erhöht der Hochbahnsteig die Sicherheit der Fahrgäste, die hier ein- und aussteigen. Fußgängerampeln ermöglichen das sichere Überqueren der Fahrbahn. Außerdem wird im Zuge der Baumaßnahme mehr Platz für den Fuß- und Fahrradverkehr geschaffen. Für den geplanten Hochbahnsteig wird das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, um das Baurecht zu erhalten. Zuständig ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Die Planungsunterlagen werden bis zum 11. März ausgelegt. Wer seine Belange berührt sieht, kann Einwendungen

einreichen oder Anregungen und Vorschläge machen. In einem Erörterungstermin werden die Auswirkungen des Bauvorhabens mit Betroffenen, denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, den Trägern öffentlicher Belange sowie der infra als Bauherrin detailliert erörtert, es wird nach Lösungen gesucht. Nach der geltenden Rechtslage prüft die Behörde alle ihr vorliegenden Informationen, wägt die Interessen gegeneinander ab und trifft eine Entscheidung, die keinen Beteiligten oder Betroffenen über Gebühr belastet. Die NLStBV genehmigt das Bauvorhaben mit dem Planfeststellungsbeschluss. Dagegen kann innerhalb einer Frist von einem Monat beim Niedersächsischen Obergerichtsgericht in Lüneburg Klage erhoben werden.

VOR BAU DES HOCHBAHNSTEIGES SANIERT STADT STRASSENBRÜCKE

Einschränkungen für Fahrzeuge, Fußgänger und Stadtbahn – Haltestelle Ende 2027 barrierefrei

Der Bau des Hochbahnsteiges an der Stadtbahnhaltestelle Bahnhof Nordstadt ist eng verknüpft mit drei weiteren Bauprojekten in unmittelbarer Nähe: Die Landeshauptstadt Hannover saniert die Brücke, auf der der Engelbosteler Damm über die S- und Regionalbahngleise geführt wird. Nördlich der Haltestelle verlaufen Fernbahngleise. Die Deutsche Bahn ersetzt diese Überführung durch einen Neubau. In der angrenzenden Petersstraße befindet sich ein Gleichrichterwerk, über das die Stadtbahnen mit Strom versorgt werden. Diese Anlage wiederum wird von der infra saniert.

Bei der Planung der vier Maßnahmen haben sich infra, Stadt Hannover und Deutsche Bahn von Beginn an eng miteinander abgestimmt. Gegenseitige Behinderungen bei den Projekten werden dadurch vermieden und die Abläufe optimiert. So wird die gesamte Bauzeit so kurz wie möglich gehalten. Ziel ist es, Einschränkungen für die Menschen in der Umgebung der Baustelle, Stadtbahnfahrergäste sowie den Auto-, Fuß- und Radverkehr so gering wie möglich zu halten. Sperrungen, Umleitungen und Stadtbahnunterbrechungen, aber auch Lärm- und Staubbelastungen lassen sich dennoch nicht vermeiden.

Vor dem Bau des Hochbahnsteiges Bahnhof Nordstadt startet die Landeshauptstadt Hannover die Sanierung der im Jahr 1981 errichteten Brücke, auf der der Engelbosteler Damm die Eisenbahnschienen überquert. Beim Engelbosteler Damm und der sich anschließenden Schulenburg Landstraße handelt es sich um eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im hannoverschen Straßennetz, über die auch Hauptfahrwege von Feuerwehr und Rettungsdienst verlaufen.

Die Arbeiten an der Brücke sollen im Juni dieses Jahres beginnen und im Oktober 2026 enden. Dazu sind zwei Bauphasen geplant, in denen jeweils die Abdichtung und

Übergangskonstruktion saniert werden. Gleichzeitig werden neue Gleise verlegt und die Fahrbahn sowie die Nebenanlagen erneuert. Dabei werden auch breitere Radwege als bisher angelegt. Die Stadt lässt zunächst eine Brückenseite instandsetzen, anschließend werden die Arbeiten auf der anderen Brückenseite in Angriff genommen.

Zuerst rücken die Bauarbeiter auf der Brückenhälfte mit der stadtauswärts führenden Fahrbahn an. Diese erste Bauphase ist bis Januar kommenden Jahres geplant und bringt Einschränkungen für den gesamten Verkehr auf der Brücke mit sich. In Richtung Schulenburg Landstraße ist kein Autoverkehr möglich, es kann nur stadteinwärts gefahren werden. Geh- und Radweg auf der Ostseite sind ebenfalls nicht nutzbar. Der Fuß- und Radverkehr muss auf die gegenüber liegende Seite ausweichen. Von dort bleibt der S-Bahnhof Hannover-Nordstadt erreichbar.

Die Stadtbahnen der Linie 6 fahren weiterhin. Es ist von diesem Sommer an aber nur ein Gleis nutzbar, das wechselseitig befahren wird. Die infra lässt dafür vor und hinter dem Baubereich Weichen einbauen, über die die Stadtbahnzüge das Gleis wechseln. Der Weicheneinbau ist am letzten Wochenende im Juni 2025 geplant. Dann fahren keine Stadtbahnen, auch für den Individualverkehr ist die Brücke gesperrt. Wenn sich die Bauarbeiten im Januar 2026 auf die westliche Seite verlagern, kommt es erneut zu einer Vollsperrung der Brücke bis zum Ende der Arbeiten im Oktober 2026. Fuß- und Radverkehr sind davon aber nicht betroffen. Auch die Stadtbahn fährt weiter eingleisig, allerdings auf der sanierten Brückenseite. Die westliche Fahrbahnhälfte soll im Juli 2026 fertig sein, anschließend geht es mit Fuß- und Radweg weiter. Fußgänger und Radfahrer nutzen in dieser Zeit die für Autos gesperrte Straßenfahrbahn. Damit die Stadtbahnen in der zweiten Bau-



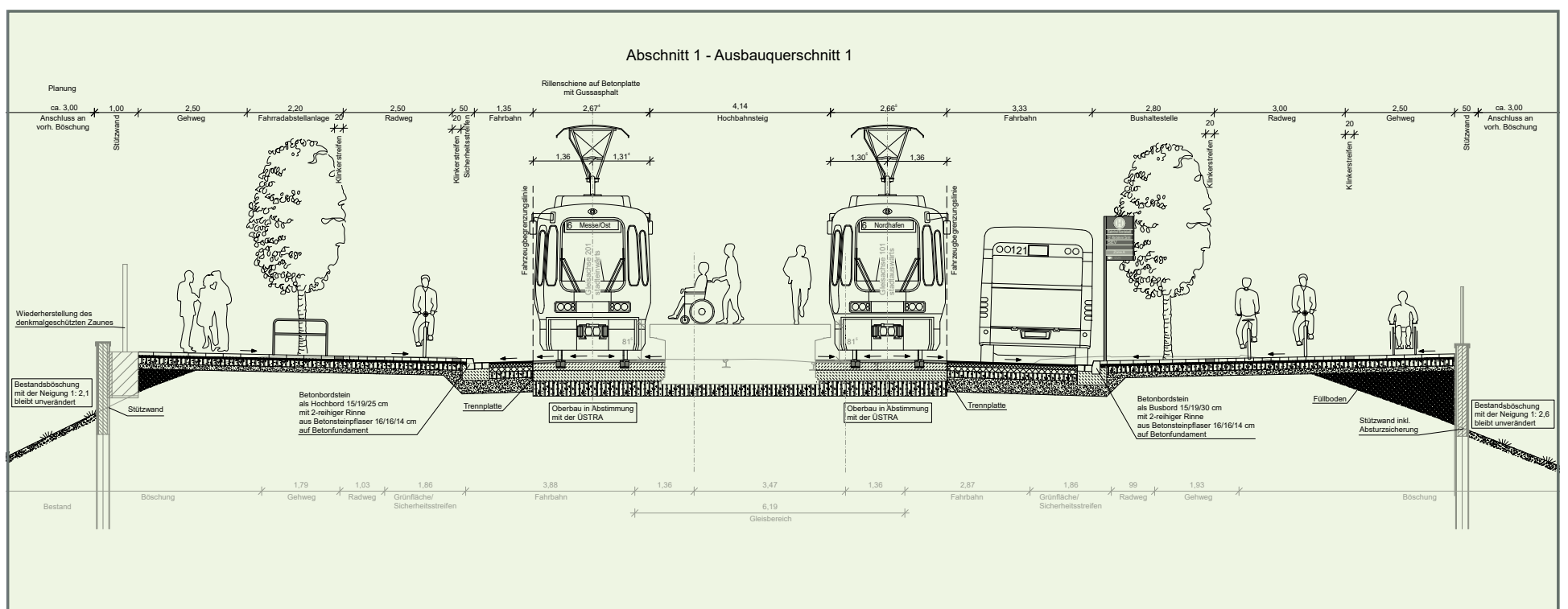
Der S-Bahnhof Nordstadt wurde anlässlich der Weltausstellung Expo 2000 gebaut

phase das neue Gleis auf der stadtauswärts führenden Seite befahren können, müssen die Bauweichen gedreht werden. Dies plant die infra Ende Januar 2026. Die damit verbundene Pause für den Stadtbahnverkehr wird genutzt, um die Weichen zwischen den Haltestellen An der Strangriede/Haltenhoffstraße/Bahnhof Nordstadt auszutauschen. Dies ist notwendig, weil die Weichen nach jahrzehntelangem Befahren verschlissen sind.

Noch vor Abschluss der Straßenbrückensanierung beginnen vorbereitende Arbeiten für den Bau des Hochbahnsteiges nördlich der Straßenbrücke. Bis spätestens Februar 2026 werden die Bäume gefällt, die für den ersten Bauabschnitt weichen müssen. Da-

nach werden die Stützwände auf beiden Seiten der Straße errichtet, um die notwendige Breite der Verkehrsanlage herzustellen. Dies wird zwischen Februar und Oktober 2026 geschehen.

Im Anschluss daran sind umfangreiche Leitungsarbeiten geplant, die rund anderthalb Jahre lang bis zu den Sommerferien 2027 dauern werden. Das ist einerseits notwendig, weil unter dem Hochbahnsteig sowie unter den Gleisen grundsätzlich keine Leitungen liegen dürfen. Bei Schäden und notwendigen Reparaturen müsste sonst unterhalb der Stadtbahnanlagen gearbeitet werden, was sehr aufwändig wäre und außerdem zu Einschränkungen des Stadtbahnverkehrs führen würde. Einige Lei-



tungen liegen außerdem an Stellen, an denen neue Bäume gepflanzt werden sollen. Neu verlegt werden deshalb Regenwasserkänäle, eine Trinkwasserleitung, Stromleitungen von enercity, Betriebsleitungen von infra/ÜSTRA sowie Leitungen zu Straßenlaternen. Startpunkt für die Leitungsarbeiten ist im Bereich der Straße Am Hopfengarten. Während der Sommerferien 2027 fahren fünf Wochen lang keine Stadtbahnen zwischen der Nordstadt und Hainholz. In dieser Zeit werden die neuen Gleise nördlich der Straßenbrücke verlegt. Deren Lage verändert sich, weil sie um den Hochbahnsteig herum verlaufen. Außerdem werden Fahrleitungsanlagen montiert und die Fertigteile für den Hochbahnsteig gesetzt. Die Einzelteile kommen direkt aus einem Betonwerk und werden von Tiefladern mit einem Kran an die richtigen Stellen gehievt. Wenn der Hochbahnsteig am Ende der Ferien schon Gestalt angenommen haben wird, fährt die Stadtbahn wieder pünktlich zum Schulbeginn. Zwischenzeitlich sind aber Einschränkungen möglich. Autofahrer brauchen etwas

Geduld, zeitweise wird der Engelbosteler Damm komplett gesperrt, zeitweise können Autos nur in Richtung stadtauswärts fahren. Generell sollen die Zufahrten zu den Grundstücken möglich sein. Falls einmal kurzfristig und kurzzeitig unumgängliche Sperren notwendig sein sollten, werden sie mit den betroffenen Anliegerinnen und Anliegern rechtzeitig besprochen. Parallel zum Projekt Hochbahnsteig wird bis 2027 ein Gleichrichterwerk in der Petersstraße auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Die infra lässt die beiden jeweils rund sieben Tonnen schweren Transformatoren sowie die Verkabelung austauschen. Gleichrichterwerke sind unverzichtbar für den Betrieb der Stadtbahnen. In den eher unscheinbaren Gebäuden, die gleichmäßig im Netz verteilt stehen, wandeln Transformatoren den von den Versorgern gelieferten Wechselstrom in Gleichstrom um. Damit werden die Stadtbahnen angetrieben. Wenn die Fahrgäste die Stadtbahnen über den Hochbahnsteig Bahnhof Nordstadt Ende 2027 barrierefrei nutzen, ist der erste Bau-



Nebenanlagen und Fahrbahn im Haltestellenbereich werden neu gestaltet.

abschnitt dieses Projektes beendet. Der zweite Bauabschnitt beginnt, wenn die Deutsche Bahn eine neue Eisenbahnbrücke fertiggestellt hat.

Infos zu anderen Baumaßnahmen und zur infra allgemein gibt's im Internet unter www.infra-hannover.de

NEUBAU DER EISENBAHNÜBERFÜHRUNG

Nach Fertigstellung der Brücke beginnt infra zweiten Bauabschnitt

Zwischen den beiden Stadtbahnhaltestellen Bahnhof Nordstadt und Fenskestraße überqueren Eisenbahngleise der Deutschen Bahn (DB) die Schulenburger Landstraße. Auf der Eisenbahnüberführung verkehren auf jeweils zwei Gleisen Fernzüge aus und in Richtung Ost-West sowie aus und in Richtung Nord-Süd. Sie ist damit sowohl im deutschen als auch im europäischen Eisenbahnnetz von sehr großer Bedeutung. Die Überführung besteht aus drei einzelnen Brücken, die bereits im Jahr 1912 gebaut wurden. Dadurch hat sie das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer nahezu erreicht und wird durch einen Neubau ersetzt. Die Deutsche Bahn plant, mit den vorbereitenden Maßnahmen im Jahr 2027 zu beginnen. Die Hauptarbeiten finden im Jahr 2028 statt. Wegen der Bedeutung der Eisenbahnüberführung sind die Arbeiten für die neue Brücke so geplant, dass es zu den geringstmöglichen Einschränkungen im Bahnverkehr kommt. Deshalb werden die Widerlager neben der jetzigen Überführung auf der dortigen Grünfläche und dem Spielplatzgelände gebaut. Der Überbau der Brücke wird auf dem Grundstück der ICE-Abstellanlage vorgefertigt. Für den Bau der neuen Widerlager wird das Gebäude des angrenzenden ehemaligen Haltepunkts Hannover-Hainholz, der mit Inbetriebnahme des Bahnhofs Nordstadt 1998 stillgelegt wurde, im erforderlichen Umfang zurückgebaut. Die noch vorhandenen Bahnsteiganlagen des ehemaligen Haltepunkts werden abgebrochen, da sich die Trassierung ändert. Die Böschung in diesem Bereich wird ebenfalls angepasst sowie die Stützwand entlang des Bahndamms der Straße Am Hopfengarten erneuert.

Wenn Anfang 2028 Arbeiten an der jetzigen Eisenbahnüberführung beginnen, wird die Schulenburger Landstraße für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Die Stadtbahnen fahren aber weiterhin. In den Sommerferien 2028 soll die alte Überführung abgerissen und die vorgefertigte neue Brücke in ihre endgültige Position geschoben werden. Dazu wird die DB die Bahnstrecke sperren, auch der Stadtbahnbetrieb wird eingestellt.

Die DB informiert über ihre Baumaßnahme im Internet: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hannover-schulenburger-landstrasse-eue> Nach der Inbetriebnahme der Eisenbahnbrücke beginnt die infra mit dem zweiten Bauabschnitt des Projektes Hochbahnsteig Bahnhof Nordstadt. Von der zweiten Jahreshälfte 2028 an wird die Schulenburger Landstraße wieder hergestellt und der Ver-

kehrsraum neu geordnet. Die Stadtbahn- gleise liegen zwischen Fenskestraße und Hochbahnsteig auf einem eigenen Bahnkörper zwischen den Straßenfahrbahnen. Die Nebenanlagen werden so gebaut, dass hier die geplante Veloroute verlaufen kann. Der Hochbahnsteig bekommt am Nordende einen Zugang über Treppen. Mitte 2029 soll zwischen An der Strangriede und Fenskestraße alles fertig sein.



Der Bau der neuen Eisenbahnüberführung und des Hochbahnsteiges werden eng abgestimmt

ENDPUNKT HALTENHOFFSTRASSE IST FIT FÜR LANGE STADTBAHNZÜGE

Hochbahnsteig saniert und auf 70 Meter verlängert – Gleise neu eingedeckt

Hochbahnsteig von Grund auf saniert und gleichzeitig verlängert, die Eindeckung der Gleise davor komplett erneuert: Die Haltenhoffstraße war im vergangenen Sommer für mehrere Wochen eine Großbaustelle. Bei den Arbeiten am Endpunkt Haltenhoffstraße handelte es sich aber nicht nur um notwendige Instandsetzungen im Stadtbahnnetz, sie standen auch im Zusammenhang mit dem Bau des Hochbahnsteiges Bahnhof Nordstadt. Denn wenn auf der Linie 6 künftig Drei-Wagen-Züge eingesetzt werden, können diese bei einer Störung im nördlichen Streckenabschnitt auf ihrer Fahrt stadtauswärts nach dem Stopp an der Strangriede in die Haltenhoffstraße abzweigen und von dort aus ihre Fahrt zurück beginnen. Außerdem ist der Endpunkt Haltenhoffstraße während der beim Hochbahnsteigbau notwendigen Unterbrechungen auf der Linie 6 die Ersatz-Endhaltestelle.

Der Hochbahnsteig neben der Haltenhoffstraße wurde 1993 im Zuge des Baus der Tunnelstrecke C-Nord gebaut und ersetzte die frühere Wendeschleife. Gemäß den damaligen Vorgaben war der Mittelhochbahnsteig nur 60 Meter lang. Damit die ÜSTRA hier auch mit Drei-Wagen-Zügen halten kann, musste er um zehn auf 70 Meter verlängert werden. Dies ist die heutige Standardlänge von Hochbahnsteigen. Die Verlängerung erfolgte in Richtung Herrenhäuser Kirchweg. Auch eine neue Rampe wurde gebaut. Die Treppe an der Busspur am westlichen Ende des Bahnsteiges wurde durch eine zweite Rampe ersetzt.

Nach gut 30-jähriger Nutzung war wegen eines zu hohen Chloridgehaltes im Beton sowie Abplatzungen und Rostbildung an der Bewehrung auch eine Grundsanierung des Hochbahnsteiges notwendig. Zu Beginn der Instandsetzung stellte sich heraus, dass die Schäden größer waren als ursprünglich angenommen. Deshalb wurde der gesamte Hochbahnsteig saniert. Auf mehreren Tiefladern trafen im Juli insge-



Am Ausleger eines Krans schweben die Bauteile für den Hochbahnsteig ein und werden platziert

samt 30 Betonfertigteile mit einem Gewicht von jeweils rund 8,5 Tonnen ein und wurden in Nacharbeit zentimetergenau platziert. Eine Fahrbahn der Haltenhoffstraße war gesperrt, um Platz für einen großen Kran zu haben.

Anschließend wurden die Bodenplatten verlegt und die Aufbauten errichtet. Dazu gehörte auch das Originaldach, das zuvor aufgearbeitet worden war. Pünktlich zum Beginn des neuen Schuljahres fuhren die Stadtbahnen der Linie 11 wieder bis zum Endpunkt. Der Bahnsteig war zunächst halbseitig nutzbar, während unter laufendem Betrieb die restlichen Arbeiten erledigt wurden.



BAHNHOF NORDSTADT – INFORMATIONEN UND KONTAKT

Über die Planungen, Bauabläufe und alles sonst Wichtige rund um die Baumaßnahmen an der Stadtbahnhaltestelle Bahnhof Nordstadt informiert die infra sowohl über Pressemeldungen in den Zeitungen als auch auf ihrer Homepage im Internet www.infra-hannover.de, auf **Facebook** und **Instagram** ([infra.wirverbindenhannover](https://www.facebook.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 unter **0511 35 77 98-0**, sowie per E-Mail bhv@infra-hannover.de. Wenn Sie sich für den barrierefreien Ausbau des Stadtbahnnetzes, Hochbahnsteige, Stationen, Schienen oder aktuelle Baumaßnahmen interessieren, abonnieren Sie gerne unseren interessanten Newsletter auf der Seite

www.infra-hannover.de/newsletter. Dort sind auch die bisherigen Newsletter-Ausgaben abrufbar.

Die Deutsche Bahn informiert zudem über den Neubau der Eisenbahnüberführung Schulenburg Landstraße auf ihrem Bau-InfoPortal:

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hannover-schulenburg-landstrasse-eue>

NACHBARGLEIS

Impressum

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

V. i. S. d. P.

Konzeption, Texte: Jens Hauschke
hannover.context 4.0,
Rüdiger Finke
Fotos: Florian Arp
Gestaltung: id liebenau design
Horst Liebenau

Druck: COLOR+ GmbH

Auflage: 5000 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