



**DIE STADTBAHN MACHT'S MÖGLICH:
IN 20 MINUTEN VON MISBURG IN DIE CITY**

**HAN
NOV
ER** 



Region Hannover

Grußwort



**Liebe Mitbürgerinnen
und Mitbürger,**

schon einmal lagen Schienen entlang der Buchholzer Straße. Über sie fuhren bis in die 1950er Jahre die Straßenbahnen der üstra von Buchholz über Misburg nach Anderten. Jetzt ist nach einer fast 60-jährigen Pause die Misburger Mitte wieder mit Schienenfahrzeugen erreichbar. Die Stadtbahn verbindet seit diesem Dezember wieder „Meyers Garten“ mit Hannovers Zentrum: Mit der Linie 7 sind Sie in nur 22 Minuten am Hauptbahnhof.

Über den Bau und den Verlauf der Neubaustrecke wurde mehr als 30 Jahre intensiv diskutiert. Letztlich fiel die Entscheidung für die „historische“ und jetzt in Betrieb genommene Streckenführung über Buchholz – und damit für die einzige mit vernünftigen Mitteleinsatz zu verwirklichende Lösung für den Stadtbahnanschluss Misburgs. Da ich weiß, dass solche Bauarbeiten für die Anliegerinnen und Anlieger mit Unannehmlichkeiten verbunden sind, möchte ich Ihnen für Ihre Geduld und Ihr Verständnis danken.

Um noch einmal 1,5 Kilometer und drei moderne Stationen ist das hannoversche Stadtbahnnetz seit der Fertigstellung des Abschnitts bis zur Haltestelle „Schierholzstraße“ in den letzten vier Jahren gewachsen. Rund 20 Millionen Euro hat die Realisierung gekostet. Viel Geld, gewiss. Doch ich bin überzeugt davon, dass die Region Hannover mit ihrer Politik der Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs den richtigen Weg geht. Nicht nur, weil es deutlich klimafreundlicher ist, Bus und Bahn zu nutzen als das eigene Auto. Wie wir alle wissen, werden die Menschen älter, viele verzichten im Alter auf ein eigenes Fahrzeug. Wir möchten es den Menschen in der Region Hannover ermöglichen, dennoch mobil zu bleiben und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Dazu gehört auch die Barrierefreiheit. Dank Hochbahnsteigen und Aufzügen können auch gehbehinderte Menschen oder Eltern mit Kinderwagen problemlos die Fahrzeuge der üstra erreichen.

Ich würde mich freuen, wenn Sie das neue Angebot vor Ihrer Haustür nutzen. Mit der Stadtbahn steht Ihnen jetzt eine komfortable Alternative zum eigenen Pkw zur Verfügung!

Ihr

Hauke Jagau

Hauke Jagau
Regionspräsident

Der TW3000 auf Probefahrt: Im nächsten Jahr kommen die neuen Stadtbahnfahrzeuge auf der Linie 7 nach Misburg zum Einsatz



Misburgs Mitte und die Straßenbahn

„In der Mitte des Dorfes Wirtshaus Meyers Garten, Haltestelle. der Straßenbahn“: Kurze und treffende Worte aus dem 1919 erschienenen Büchlein „Hannoversches Wanderbuch“. Misburg, 3847 Einwohner, ein Dorf, aber mit Straßenbahn – wie damals so viele in der Umgebung Hannovers. Der erste Zug der Straßenbahn-Außenlinie 13 fuhr zwischen Buchholz und Misburg am 1. Oktober 1902, der letzte im Jahr 1955. Gut 112 Jahre nach der ersten Eröffnung und 59 Jahre nach dem Abschied der Straßenbahn kommt sie als moderne Stadtbahn zurück. In die „Mitte des Dorfes“. Stark verändert auch diese, vom namensgebenden Meyers Garten ist lang schon nichts mehr zu sehen. Die neuen Gleise winden sich nun nicht mehr durch eine enge S-Kurve zwischen Buchholzer und Anderter Straße, sondern schwingen hinterm „Garten“ am damaligen Ortsrand entlang.

Anschluss an die Region

Im Prinzip aber folgen die Schienen vom bisherigen Endpunkt „Schierholzstraße“ bis Meyers Garten der alten Strecke. Die war einst erster und einziger verwirklichter Teil einer rund um Hannover geplanten Außenringlinie der Straßenbahn. Entlang der Anderter Straße ging es weiter, am „Bahnhof der Straßenbahn“ nahe des Hafens vorbei – das Gebäude steht heute noch – zum Bahnhof Anderten/Misburg. Von hier bis zum damaligen Endpunkt Anderten wechselte die Streckenführung im Zusammenhang mit dem Bau von Mittellandkanal und Hindenburgschleuse in den 1920er-Jahren mehrfach. Nahe der Schleuse bestand zumeist Anschluss an die Straßenbahnlinie 15 nach Sehnde (bis 1935: Haimar) und Richtung Hannover über Kirchrode und Kleefeld. Übrigens: Die Liniennummer 13 tauchte seit Ende der Misburger Strecke nicht mehr offiziell im Fahrplan auf – bislang.



*Pause an der Endstation im Jahr 1947:
Damals fuhr die Linie 13 noch bis zur Schleuse Anderten*

Erz, Zement und Strom

Durch Misburg fuhren aber nicht nur die Züge der „13“, bedeutsam war die Strecke auch für den Güterverkehr, der um 1900 zu einem wichtigen und gewinnbringenden Standbein der Aktiengesellschaft Strassenbahn Hannover ausgebaut wurde: Ohne Güterverkehr (bis 1953) hätte es manche Strecke der Straßenbahn nie gegeben. So wurde das Gleis durch Misburg schon eineinhalb Jahre früher von Güterzügen genutzt. Die dortigen Zementwerke hatten ab dem 12. Mai 1901 ebenso eigene Anschlussgleise wie der Misburger Hafen. Erz aus Isernhagen und Zucker aus Rethen rollten zum Kanalhafen, Zement auch in die Stadt, monatlich wurden bis zu 800 Wagenladungen zu je 10 und 15 Tonnen abgefertigt. Außerdem versorgte die Straßenbahn Hannover als bedeutender Stromlieferant viele Haushalte und Betriebe mit Elektrizität, ihre charakteristischen Leitungen folgten dem Gleis und brachten das Licht in die Dörfer.



Im November wurde noch gebaut: Zum Fahrplanwechsel ist die Umsteigeanlage fertig geworden



Aus der Luft deutlich erkennbar: der Trassenverlauf zwischen der Station „Am Forstkamp“ und dem Endpunkt

Wege nach Misburg

Anders als bis in die 1990er-Jahre erwogen, erreicht die Stadtbahn Misburg heute (wieder) von Bothfeld her. Mehr als 30 Jahre lang war der Stadtbahnbau vom Roderbruch her als Verlängerung der Linie 4 durch „Vogelsiedlung“ und Steinbruchsfeld nach Misburg diskutiert worden. Doch die zwischenzeitliche Bebauung hätte einen teuren Tunnelbau nötig gemacht. So wurden eine Zweigstrecke ab Haltestelle Misburger Straße und als Alternative die Streckenverlängerung ab Lahe näher untersucht. Diese Streckenführung über die Buchholzer Straße ist zwar länger als von Roderbruch aus, aber sowohl hinsichtlich der Baukosten wie auch der Realisierungsfähigkeit erheblich günstiger zu bewerten. Der entsprechende Grundsatzbeschluss wurde am 24. Juni 2003 von der Regionsversammlung gefasst.

Teil eines Gesamtvorhabens

Stadtbahnstrecken werden in Hannover schon immer abschnittsweise geplant und auch in Betrieb genommen. So erhalten mehr Menschen frühzeitig ihren Stadtbahnanschluss. Zwischenlösungen, wie hier die Kehrmöglichkeit am Anfang der Buchholzer Straße westlich der Autobahnauffahrt, machen es möglich. Daran schon ist zu erkennen, dass die Streckenverlängerung nach Misburg Teil eines größeren Gesamtvorhabens ist. Die Teilstrecken wurden im Abstand von jeweils rund vier Jahren in Betrieb genommen.



Begegnung am Eröffnungstag:
zwei TW6000 an der Haltestelle „Schierholzstraße“

Ausbau in Abschnitten

11. Juni 2006: Die erste Ausbaustufe im Rahmen des Gesamtvorhabens „Streckenverlängerung A-Nord“ war mit Eröffnung der Stadtbahnstrecke nach Altwarmbüchen vor der Fußballweltmeisterschaft 2006 erreicht. Hiermit verbunden war bereits ab 29. Mai 2006 das erste neue Gleis in der Buchholzer Straße für in Lahe endende Züge, da die dortige Schleife entfiel.

Zum 13. Dezember 2009 wurden dann die nördlichen Linienäste der Linien 7 und 9 getauscht, um die silbernen TW2000 auch auf der Linie 7 einsetzen zu können. „Lahe“ heißt seither „Paracelsusweg“, denn nur Endpunkte tragen Ortsnamen.

12. Dezember 2010: Nun folgte als zweite Ausbaustufe die Teil-Inbetriebnahme mit der Linie 7 bis zum vorübergehenden Endpunkt „Schierholzstraße“ mit der Zwischenhaltestelle „Pappelwiese“.

14. Dezember 2014: Mit der Ankunft der Stadtbahn in Misburgs Mitte ist die dritte Ausbaustufe abgeschlossen. Sie ist die insgesamt 42. Teil-Inbetriebnahme im hannoverschen Stadtbahnnetz. Im Zuge der A-Strecke mit ihren Ästen nach Wettbergen (A-Süd), Empelde (A-West), Altwarmbüchen, Misburg und zum Fasanenkrug (alle A-Nord) ist es bereits die elfte Teil-Eröffnung seit Start des hannoverschen Stadtbahnsystems im Jahr 1975 – die Inbetriebnahmen barrierefreier Zugänge an Haltestellen, Stationen und Umsteigeanlagen nicht mitgezählt.



Teil-Eröffnung am 12. Dezember 2010:
„Großer Bahnhof“ für die Linie 7

Der Zeitplan

Der Bau der Stadtbahnstrecke nach Misburg wurde in zwei etwa gleich langen Abschnitten (II und III des Gesamtvorhabens) verwirklicht.

13. September 2006	Start des Planfeststellungsverfahrens Abschnitt II
3. Juli 2007	Realisierungsbeschluss der Regionspolitik
15. Juli 2008	Planfeststellungsbeschluss Abschnitt II
24. Juli 2008	Zuwendungsbescheide von Bund und Land
10. September 2008	offizieller Baubeginn Abschnitt II bis Schierholzstraße
9. November 2009	Start des Planfeststellungsverfahrens Abschnitt III
7. Dezember 2010	Realisierungsbeschluss der Regionspolitik
12. Dezember 2010	Betriebsaufnahme Abschnitt II bis „Schierholzstraße“
22. Dezember 2011	Planfeststellungsbeschluss Abschnitt III
21. Juni 2012	offizieller Baubeginn Abschnitt III bis Misburg Mitte (Meyers Garten)
25. Juli 2012	Zuwendungsbescheide von Bund und Land
2. Dezember 2014	Beginn von Stadtbahn-Probe- und -Ausbildungsfahrten
14. Dezember 2014	Betriebsaufnahme Linie 7 bis Misburg Mitte

„Die Verlängerung der Stadtbahn in Misburg weckt neue Potenziale für die weitere Entwicklung des Stadtteils: Die direkte Anbindung an die Innenstadt und die enge Verbindung mit weiterführenden Buslinien steigert dessen Attraktivität. Darüber hinaus belegt die Stadtbahnverlängerung einmal mehr, wie dicht und leistungsfähig das Netz des umweltfreundlichen öffentlichen Personennahverkehrs in Hannover ist.“



*Stefan Schostok,
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Hannover*

Noch ausstehende Restarbeiten werden im Frühjahr 2015 abgeschlossen. Dies gilt insbesondere für die Ausstattung weiter Teile des Gleisbereichs mit vorbereitetem Bewuchs für ein „Grünes Gleis“, was erst zum Beginn der neuen Vegetationsperiode sinnvoll ist.

Vorbereitender Leitungsbau	Anfang 2012 bis Mitte 2013
Gleisbau eigener Bahnkörper	Mitte 2013 bis Juli 2014
Gleis- und Straßenbau Buchholzer Straße	September 2013 bis September 2014
Haltestellenbau „Kafkastraße“, „Am Forstkamp“	Juni 2014 bis Oktober 2014
Bau Endpunkt „Misburg“	Juli 2014 bis Dezember 2014



*Mit vereinten Kräften:
Spatenstechen für Abschnitt III im Juni 2012*



*Hinterm Prellbock geht's schon weiter:
Blick in die Buchholzer Straße im Frühjahr 2014*

Das MeGa-Projekt: Die Neubaustrecke ab „Schierholzstraße“

Seit dem 12. Dezember 2010 fährt die Stadtbahn bis zur Haltestelle „Schierholzstraße“ in Misburgs Norden. Von dort bis ins Herz des Stadtteils war es nicht mehr weit. Vier Jahre später ist nun auch diese Etappe geschafft, das Hannoversche Stadtbahnnetz erneut um 1,5 Kilometer gewachsen. Gelegentlich war dieses Projekt „MeGa“ genannt worden – als Kurzform von „Meyers Garten“.

Tatsächlich mögen die Bauarbeiten für manche Anliegerinnen und Anlieger der Buchholzer Straße durchaus ein Mega-Projekt gewesen sein. Immerhin wurden nach fast 60 Jahren erneut Schienen in das Zentrum eines zwischenzeitlich ständig weiter gewachsenen und von Neubauten wie von dichtem Straßenverkehr geprägten Stadtteils verlegt. Von der alten Trasse war schon lange nichts mehr zu sehen – für den Stadtbahnbetrieb hätte sie sich, weil zum Teil eingleisig, ohnehin nicht geeignet.



Kiosk mit Schienenanschluss: die legendäre „Giftbude“ vor „Meyers Garten“

1,5 Kilometer, drei Haltestellen

Der neue Streckenabschnitt ist 1.508 Meter lang und weist zunächst die beiden Haltestellen „Kafkastraße“ und „Am Forstkamp“ sowie die Umsteigeanlage Endpunkt „Misburg“ an der Waldstraße unweit „Meyers Garten“ auf.

Warum „Meyers Garten“?

„Meyers Garten“ ist der traditionelle Name für einen Platz, der seit Jahrzehnten von einer Straßenkreuzung dominiert ist. Hier stand einst Hof Nummer 17 des alten Misburg, erbaut Anfang des 17. Jahrhunderts. Später gehörte zum Hof eine Poststelle: Postkutscher wechselten hier die Pferde und kehrten ein. Um 1890 wurde die Gaststätte verkauft. Der neue Besitzer Gastwirt Meyer aus Limmer schuf den Namen Meyers Garten, der auch über dem Gartenzugang neben dem Restaurantgebäude angebracht wurde. Vorn an der Straße gab es zudem einen hübschen Fachwerk-Kiosk, in Misburg allgemein als „Giftbude“ bekannt. An all dies erinnert heute baulich nichts mehr: Gaststätte, Kaffeegarten und Kiosk wurden 1965 vor dem Hochhausbau abgerissen.

Parallel zur Buchholzer Straße

Die Neubaustrecke schließt direkt an die zum Dezember 2010 fertiggestellten Gleise neben der Buchholzer Straße an. Von der Überfahrt Am Nordfeld bis Höhe Adelheid-Reinhold-Hof waren bereits zwei Richtungsgleise verlegt, jedoch nur zeitweise zum Kehren der Linie 7 genutzt worden. In der Regel kehrten die Bahnen gleich hinter der Weiche. Für den geplanten Einsatz der neuen Stadtbahnwagen TW3000 war dort im März 2014 ein provisorisches Holzpodest aufgebaut worden, um Fahrern der stufenlosen Wagen den Fahrtrichtungswechsel zu ermöglichen. Es wurde später entfernt, ebenso die Prellböcke am bisherigen Ausbau-Ende. Die Gleisverbindung hinter der Haltestelle „Schierholzstraße“ bleibt weiterhin erhalten: Hier können Züge der Linie 7 bei Betriebsstörungen vorzeitig kehren.

Bis zur Haltestelle „Kafkastraße“ liegen die Gleise parallel zur Buchholzer Straße an deren Nordostseite. Noch in der Planungsphase wurde die Gleisachse ab Trinitatiskirche etwas zur Fahrbahn hin verschoben, etliche Bäume im Misburger Wald konnten so stehen bleiben.

Streckenabschnitt Colshornweg – Am Forstkamp

Exakt 581 Meter hinter den bisherigen Prellböcken jenseits des Colshornweges erreicht die neue Stadtbahntrasse die Haltestelle „Kafkastraße“. Zwischen den Haltestellenmitten „Schierholzstraße“ und „Kafkastraße“ liegen 947 Meter – eine ungewöhnlich große Entfernung. Tatsächlich ist aber etwa in der Mitte, in Höhe der Einmündung Wilhelm-Tell-Straße, der Platz für eine zusätzliche Hochbahnsteig-Haltestelle beim Gleisbau bereits berücksichtigt. Die zwei Seiten-Hochbahnsteige können später ohne Störung des Stadtbahnbetriebes auf diesen „Vorsorgeflächen“ errichtet werden, sobald Siedlungsdichte und Nachfrage dies sinnvoll erscheinen lassen.

An der Haltestelle „Kafkastraße“ liegt das Wohngebiet Brucknerring; es gibt somit Siedlungen beidseits der Buchholzer Straße. Die wie üblich 70 Meter langen Seiten-Hochbahnsteige erhalten für leichteren Zugang Rampen, die jeweils zu signalgesicherten Überwegen führen. Ein etwa sechs Meter breiter und 2,50 Meter hoher, bepflanzter Erdwall grenzt den Hochbahnsteig von den unmittelbar benachbarten Gärten der Siedlung ab.

Ausnahme in der Straße

Wegen der beidseitigen Bebauung ist östlich der Kreuzung der Buchholzer Straße mit Brucknerring und Werfelstraße eine Stadtbahnstrecke neben der Straße nicht möglich oder hätte in unverhältnismäßigem Umfang Abrissarbeiten bedeutet. Daher weicht die Stadtbahn hier vom Knotenpunkt Brucknerring/Werfelstraße bis zur folgenden Kreuzung

Buchholzer Straße/Am Forstkamp auf einer Distanz von etwa 250 Metern in den vorhandenen Straßenraum aus, der dafür auf voller Breite umgebaut wurde. Verändert sind auch viele Grundstückszufahrten und -zugänge.

In der Mitte ein Grünstreifen

Stadtauswärts kreuzen die zwei Stadtbahngleise zunächst die Richtung Buchholz führende Fahrbahn. Zwischen den beiden genannten Knoten hat die Buchholzer Straße einen mittigen Grünstreifen erhalten, den die Stadtbahn nutzt. Die Gleisführung wurde dabei so angelegt, dass jeweils in Fahrtrichtung vor den Kreuzungen die Stadtbahn wartende Autos auf dem Grünstreifen umgeht. In Fahrtrichtung hinter den Kreuzungen nutzt sie Gleise in der jeweiligen Fahrbahn. Die Ampelsteuerung sorgt dafür, dass sie dort als „Pulksführer“ in der Regel aber dennoch einen freien Streckenabschnitt vor sich hat. Dieser Kunstgriff mit mittiger Verschwenkung beider Richtungsgleise ermöglichte es, im vorherigen Straßenquerschnitt ohne allzu große Eingriffe die zwei jeweils 5,50 bis 6,50 Meter breiten Kfz-Fahrspuren und zusätzlich den 4,40 Meter breiten grünen „Mittelstreifen“ unterzubringen. Dennoch gibt es südwestlich der Buchholzer Straße separate Rad- und Fußwege, auf der weniger frequentierten Nordostseite einen 2,50 Meter breiten kombinierten Fuß- und Radweg. Gebäudeabriss konnten vollständig vermieden werden, nur eine Garagenanlage war anzupassen.



Noch nicht eingegrünt:
die Ausbaustrecke in der Buchholzer Straße

„Endlich ist es geschafft, und auch der Stadtteil Misburg ist an das Stadtbahnnetz der Stadt Hannover und Region angeschlossen und die mobile Lebensqualität erheblich verbessert. Ich verbinde damit die große Hoffnung, dass den Bürgerinnen und Bürgern nicht nur die Verbindung in das Stadtzentrum Hannover erleichtert und verbessert, sondern auch der Besuch des Stadtteils Misburg intensiv wahrgenommen wird und das wirtschaftliche und kulturelle Angebot in unserem Stadtteil noch mehr genutzt wird. Gleichzeitig hoffe ich, dass durch diese Mobilitätsweiterung Träger von Kultur und Wirtschaft des Stadtbezirks sich animiert fühlen, ihre Leistungskraft zu steigern und attraktiv zu präsentieren.“



Klaus Dickneite,
Bürgermeister Stadtbezirk Misburg-Anderten

Streckenabschnitt Am Forstkamp – Knauerweg

Unmittelbar nachdem die Gleise die Buchholzer Straße wieder verlassen haben, erreichen die Bahnen Richtung Misburg die neue Haltestelle „Am Forstkamp“. Wegen des begrenzten Raumes – es musste noch ein 3 Meter breiter, seitlicher Weg zum Misburger Wald und zu Anliegergrundstücken Platz finden – und zur Vermeidung weitergehender Eingriffe in den Grünbereich wurde hier ein Mittel-Hochbahnsteig zwischen den Richtungsgleisen gebaut. Er ist 70 Meter lang, vier Meter breit und hat Zugänge von beiden Kopfseiten, deren bedeutenderer zweifellos jener von der Buchholzer Straße her sein wird. Dennoch erhalten beide Bahnsteig-Enden eine Rampe: So ist leicht auch der Misburger Stadtteilpark erreicht. Nahe der im Zuge des Stadtbahnbaues bis in die Randbereiche komplett neu gestalteten Kreuzung Buchholzer Straße/Am Forstkamp, sie erhielt rundum Radwege, sind zahlreiche Fahrrad-Stellplätze und eine Grünfläche angelegt worden.

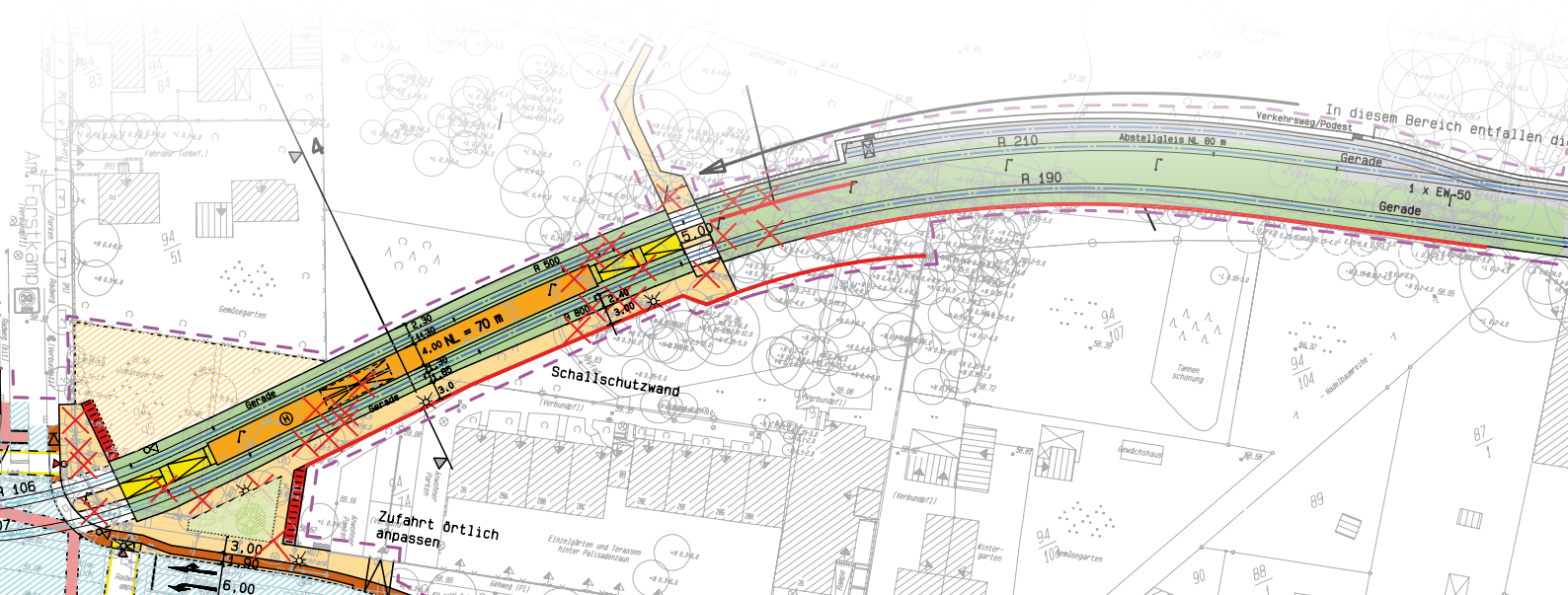
Umfangreicher Lärmschutz

Die weitere Strecke führt im Bogen zwischen Bebauung und Misburger Stadtteilpark weiter Richtung Endpunkt. Die neue Stadtbahn verkehrt, wo noch nie eine Bahn fuhr. Umfassender Immissionsschutz von Anfang an ist da selbstverständlich. Sichtbarstes Kennzeichen ist eine drei Meter hohe Schallschutzwand zwischen Gebäuden und Gleis im Bereich der Haltestelle „Am Forstkamp“ und der Strecke Richtung Endpunkt. Ergänzenden Schutz bietet eine vergleichsweise unscheinbare Wand zwischen den Gleisen, die mit speziellen Dämmungen versehen wurde. Die Geräuschenstehung direkt am Gleis wiederum bekämpfen schwere Gummi-Elemente, die Teile des Schienenprofils umgeben und so die Abstrahlung von Körperschall und Vibrationen höchst wirksam dämpfen. Das „Grüne Gleis“ selbst sorgt ohnehin für ein geringeres Geräusch bei jeder Überfahrt.



*Buchholzer Straße in Höhe Wilhelm-Tell-Straße:
Hier ist Platz für eine weitere Haltestelle*

Damit auch von der mit höherer Geschwindigkeit überfahrbaren Einfahrtsweiche in das Kehrgleis Misburg weniger Schall als üblich ausgeht, wurde hier eine spezielle Bauform gewählt: das abzweigende Gleis unterbricht den Fahrkopf des Hauptgleises nicht. Das dient Fahrkomfort und Emissionsminderung gleichermaßen. Unabhängig von all diesen Maßnahmen rund ums Gleis wurde bei etlichen Häusern so genannter passiver Schallschutz in Form neuer Isolierverglasung im Rahmen des Stadtbahnbaues montiert.



Endpunkt Misburg

Die neue Stadtbahnstrecke endet in der Umsteiganlage „Misburg“, kurz vor der Waldstraße und direkt neben der dortigen Filiale der Sparkasse Hannover. Abgesehen von der architektonischen Gestaltung ähnelt der Endpunkt stark jenem am südwestlichen Streckenende in Wettbergen, in Betrieb seit Mai 1999. Ankommende Bahnen können in beiden Gleisen nach links verlassen werden. In der Regel wird das Gleis direkt neben den drei Abfahrtspositionen der Busse angefahren, die so auf kurzem Weg barrierefrei zu erreichen sind. Zwei Buslinien halten direkt in der Umsteiganlage, jene Richtung Stadtfriedhof im Zuge der Waldstraße am signalgesicherten Überweg in Höhe des Stadtbahn-Endpunktes (mehr zu den Buslinien auf Seite 12).

„Unser Stadtteil Misburg kann durch die Anbindung ans Stadtbahnnetz nur gestärkt werden – nicht nur Schlafstadt sein, sondern Einkaufserleben für alle Hannoveraner anbieten! Jetzt liegt es an den Kaufleuten, Unternehmern, Vermietern, Bewohnern und Vereinen attraktive Angebote an unsere Besucher zu machen! Damit die Stadtbahn-Anbindung nicht zur Einbahnstraße wird.“



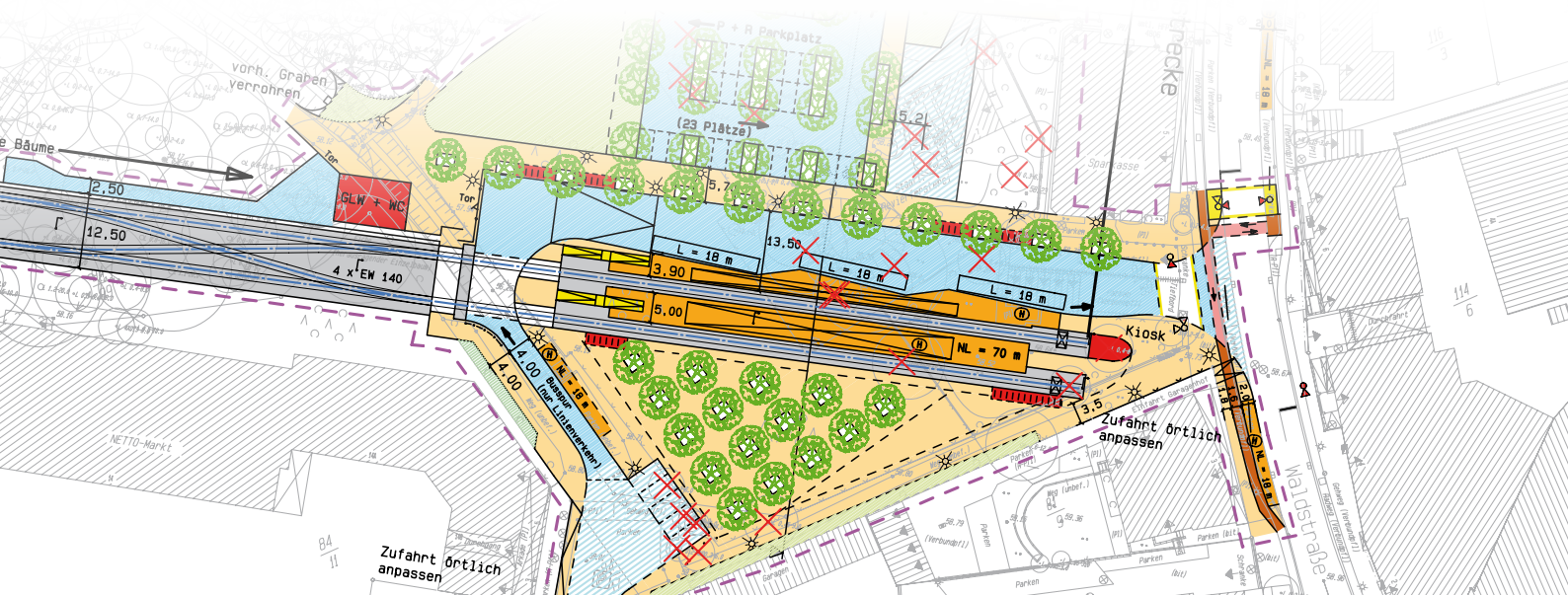
Roland Lüning, Vorsitzender des Vereins für Gewerbe und Industrie Misburg/Anderten e.V. (VGI)

Warten, parken und mehr

Eingestiegen wird in die Bahnen stets vom Mittel-Hochbahnsteig aus, der einen direkten Zugang von einer Bus-Ankunftshaltestelle in der Zufahrt hat. Sollten zwei Züge am Endpunkt stehen, nennt der Zugzielanzeiger die frühere Abfahrtszeit. Weite Teile der Bahnsteige sind überdacht. Am Bahnsteigende zur Waldstraße hin eröffnet ein Kiosk in einem baulich integrierten Gebäude. Da die Gleise etwas niedriger liegen als das umgebende Gelände, sind Stützmauern vorhanden, die zusammen mit Baumpflanzungen zugleich der Geräuschreduzierung für die Umgebung dienen. Gemeinsam mit dem Stadtbahn-Endpunkt und der Bus-Anbindung entstand auf dem Areal ein kleiner Park-and-Ride-Platz mit 45 Stellplätzen für Pkw und 4 Plätzen für Motorräder. Selbstverständlich sind auch sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nahe der Bahnsteigzüge vorhanden.

Betrieblich sinnvoll: ein Abstellgleis

Dem Endpunkt vorgelagert ist eine doppelte Gleisverbindung, auch „Hosenträger“ genannt, mit vier Weichen und einer Gleiskreuzung. Wie an vielen anderen Endpunkten wird es auch in Misburg zudem ein Abstellgleis geben, hier für bis zu drei Stadtbahnwagen und 80 Meter lang. Aufgrund der Längenentwicklung reicht das Abstellgleis auf der Waldseite der Strecke bis in Sichtweite der Haltestelle „Am Forstkamp“. In Höhe des Abstellgleises wird der seitliche Betriebsweg angehoben, so dass er wie ein schmaler Hochbahnsteig wirkt. Dies ist erforderlich, da die neuen Stadtbahnwagen TW3000 keine Trittstufen mehr aufweisen, aber – etwa zum Kuppeln abgestellter Einzelwagen oder für Reparaturen an einem abgestellten Schadzug – jeder Zugang erreichbar sein soll. Wie schon im Bereich des zwischenzeitlichen Endpunktes wurde auch in Misburg eine neue, zusätzliche Fahrstrom-einspeisung samt Gleichrichterwerk errichtet.



Der Großraum-Verkehr Hannover (GVH)



„Ich freue mich, dass Misburg jetzt wieder an das Stadtbahnnetz angeschlossen ist. Auf direktem Weg sind dadurch jetzt auch die Umsteigepunkte zu den weiteren Verkehrsunternehmen im GVH erreichbar. So kann die hohe Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Hannover noch mehr Bürgerinnen und Bürgern nahegebracht werden.“

*Ulf Mottern,
Geschäftsführer der Großraum-Verkehr Hannover GmbH*

Ein klar gegliedertes Tarifgebiet mit ringförmigen Zonen, ein Ticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel und abgestimmte Fahrpläne sind seit 1970 charakteristische Merkmale des Großraum-Verkehr Hannover (GVH). Damals war er nach dem Hamburger HVV der erst zweite Verkehrsverbund in der Bundesrepublik Deutschland, Vorbildfunktion besitzt er noch heute. Seit Jahresbeginn 2013 hat der GVH eine neue Struktur, ist als GmbH organisiert, deren Mehrheit die Region Hannover hält. Weitere Gesellschafter sind die im GVH aktiven Verkehrsunternehmen (nach dem Anteil ihrer Verkehrsleistung): die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, die RegioBus Hannover GmbH, die DB Regio AG Region Niedersachsen/Bremen, die Metronom Eisenbahngesellschaft mbH und die Erixx GmbH, die zum Fahrplanwechsel 2014/15 zusätzliche Leistungen von der DB AG übernimmt. Ende 2015 wird noch die Westfalenbahn GmbH hinzukommen.

1,1 Mio Einwohner - 200,8 Mio Fahrgäste

Das Kern-Einzugsgebiet des GVH ist so groß wie das Bundesland Saarland und zählt rund 1,1 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. An der Außengrenze sind zahlreiche Pendler Kunden, die ab dort die GVH-Angebote nutzen. Im Gegenzug wurde das Tarifgebiet rund um um so genannte Außenringe erweitert,

in denen ein Kombitarif gilt. Aktuell liegt die Fahrgastzahl im GVH bei jährlich über 200 Millionen. Ihnen stehen über 1.900 Haltestellen und Stationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe zur Verfügung.

Die Region Hannover bestellt und bezahlt

Die Region Hannover bestellt als zuständige Aufgabenträgerin die Linienverkehrsleistungen in ihrem Gebiet bei den Verkehrsunternehmen im GVH. Sie gleicht eventuelle Verluste im Rahmen der Daseinsvorsorge aus. Zudem ist die Region Hannover zuständig für die Verkehrsentwicklungsplanung, den regelmäßig aufzustellenden Nahverkehrsplan und die Ausschreibung von Eisenbahnverkehren. Insgesamt fließen jährlich rund 200 Millionen Euro aus dem Regionshaushalt in Betrieb und Bau des Nahverkehrs – umgerechnet also etwa ein Euro pro Fahrgast. Dafür gibt es fast rund um die Uhr vielfältige Verkehrsangebote, einen hohen Grad an barrierefreier Zugänglichkeit und konkurrenzlose Veranstaltungsverkehre.

Ein dichtes Netz mit 202 Linien

Die Angebote des GVH machen den Verzicht auf das eigene Auto leicht. Auch, weil Abonnenten von Monatskarten vergünstigt am Carsharing teilnehmen können und oftmals eine kostenlose Fahrradmitnahme möglich ist. Heute gibt es neun S-Bahnlinien (plus eine Messelinie), acht Regionalbahnlinien, 12 Stadtbahnlinien (plus zwei Veranstaltungslinien), 170 Stadt- und Regionalbuslinien inklusive Ruf-Taxi und Sammeltaxi. Spezielle Nachtverkehrsangebote, darunter der seit vielen Jahrzehnten bewährte Nachtsternverkehr in Hannover, sorgen für planmäßige Mobilität per S- und Stadtbahn, auf Buslinien und ganz nach Bedarf.



Die neue Stadtbahn

Auf den meisten ihrer Stadtbahnlinien setzt die üstra teilweise oder sogar überwiegend die jüngeren silbernen Stadtbahnwagen des Typs TW2000 ein. Die noch vorhandenen grünen Wagen (TW6000, Baujahre bis 1993) werden bis Mitte der 2020er-Jahre nach und nach durch die neuen TW3000 ersetzt. Die ersten Fahrzeuge der Reihe erreichten Hannover im November 2013 und sollten ab Mitte März 2014 auf der Linie 7 eingesetzt werden. Wegen Fertigungsmängeln konnte die üstra die ersten 20 Fahrzeuge jedoch zunächst nicht übernehmen. Nunmehr werden neue Stadtbahnwagen TW3000 voraussichtlich im ersten Quartal 2015 in den Fahrgastbetrieb gehen – wie geplant zuerst auf der Linie 7 und damit von Anfang an nach Misburg.

Besser für alle

Bei „Schnupperfahrten“ im März 2014 überzeugten die TW3000 tausende Interessierte mit ihrem leisen, weichen Lauf, dem hellen, freundlichen Fahrgastraum und abermals gesteigerter Benutzerfreundlichkeit auch für in ihrer persönlichen Beweglichkeit eingeschränkte Fahrgäste. Die kleine Stufe im Zugang wurde fast unmerklich, der Spalt zur Bahnsteigkante schmaler – bleibt aber für Langstöcke ertastbar – und die Erreichbarkeit von Bedieneinrichtungen für alle einfacher. Die farbliche Gestaltung im Fahrgastraum ist mit Rücksicht auf die Belange Sehbehinderter stark verbessert. Auch an andere Verkehrsteilnehmer wurde gedacht: Teile der Frontverkleidungen bestehen aus weicherem Material und geben ein wenig nach, was gerade für Fußgängerinnen und Fußgänger Kollisionsfolgen nachhaltig mildern kann.

Die dritte Generation

Vom neuen Typ wird die üstra insgesamt 146 Fahrzeuge benötigen, um die grünen TW6000 vollständig zu ersetzen. 100 Wagen sind bereits verbindlich bestellt, sie werden bis etwa 2018/19 ausgeliefert. Zusammen mit den 143 TW2000 besteht die Stadtbahnflotte der üstra nach Abschluss der laufenden Beschaffung aus 289 jeweils rund 25 Meter langen und 2,65 Meter breiten Stadtbahnwagen.

„Wir freuen uns, künftig auch den Menschen im Zentrum von Misburg den Service unserer Stadtbahnen anbieten zu können: Bequem, sicher und schnell erreichen sie künftig das Zentrum Hannovers und haben dort Anschluss an das gesamte üstra-Netz. Wir heißen die Misburger in unseren Stadtbahnen daher herzlich willkommen und wünschen Ihnen jederzeit gute Fahrt.“



André Neiß, Vorstandsvorsitzender der üstra

Auch einige „Grüne“ der ersten Stadtbahngeneration bleiben längerfristig betriebsbereit. Gemischte Züge aus Stadtbahnen verschiedener Baureihen sind nicht möglich.

Die neuen TW3000 benötigen keine Stufen im Einstieg, da sie nur auf Strecken eingesetzt werden, die bereits komplett mit Hochbahnsteigen ausgestattet sind. Die A-Strecke von Wettbergen nach Altwarmbüchen und in Richtung Misburg ist bereits seit 2008 barrierefrei ausgebaut. Ebenfalls für den TW3000 bereits geeignet sind die Linien 8, 16 und 18, als nächste werden nach letzten Hochbahnsteigbauten entlang ihrer Strecken zunächst die Linien 4 und 5 (2016), bis Ende des Jahrzehnts voraussichtlich auch die Linien 2, 6, 10, 11 und 17 hinzukommen. Die Zuglängen kann von einem bis zu vier TW3000 variieren und im Tageslauf der Nachfrage angepasst werden.



Noch ein seltenes Bild: zwei TW3000 auf Schnupperfahrt an der Station „Allerweg“

Neue Verbindungen für Misburg

Die neue Stadtbahnstrecke nach Misburg bringt auch Veränderungen bei den Buslinien. Wie schon beim Abschnitt bis „Schierholzstraße“ wird ein teurer und unnötiger Parallelverkehr mit der vormals bis Lahe führenden Buslinie 127 durch Verkürzung zum neuen Stadtbahn-Endpunkt vermieden.

Die von Laatzen und Mittelfeld über Bemerode und Kleefeld sowie das Heideviertel Misburg anfahren- de Linie 124 bleibt in der heutigen Form erhalten. Lediglich die bisherige Haltestelle „Rathaus Misburg“ wird aufgrund der unmittelbaren Nähe zum neuen Stadtbahnendpunkt aufgegeben: Die Busse der Linie 124 halten stattdessen in beiden Fahrtrichtungen an der neuen Haltestelle „Misburg“ am Fahrbahnrand der Waldstraße in Höhe Stadtbahn-Endpunkt.

Nur wenig ändert sich auch bei der Buslinie 125: Sie macht auf dem Weg von Anderten über Meyers Garten nach Bothfeld (und umgekehrt) jetzt lediglich eine kleine Schleifenfahrt (Buchholzer Straße – Knauerweg – Waldstraße) über die neue Umsteigeanlage. Je nach Fahrtrichtung halten die Busse dort an unterschiedlichen Positionen.

Die Buslinien rund um „Meyers Garten“ im Überblick:

- 124 Laatzen/Ulmer Straße – Misburg (Waldstraße) – Stadtfriedhof Misburg
- 125 Anderten – Misburg (Umsteigeanlage) – Meyerwiesen
- 127 Am Pferdeturm – Misburg (Umsteigeanlage)

Die seit 2010 zum bisherigen Stadtbahn-Endpunkt geführte Buslinie 133 (Melanchthonstraße – Schierholzstraße) behält diesen Fahrweg samt Blockumfahrung bei, idealer Umsteigepunkt zur Stadtbahn bleibt hier die Haltestelle „Pappelwiese“ der Linie 7.

Vom Bus der Linien 124 und 127 auf die Stadtbahn in Richtung Innenstadt Hannover wechselnde Fahrgäste können nun wählen: Ab Misburg mit der Linie 7 umsteigefrei zu Zielen entlang der A-Strecke wie „Hauptbahnhof“ und „Markthalle/Landtag“, „Schützenplatz“ und „Stadionbrücke“ oder ab Misburger Straße mit der Linie 4 umsteigefrei zu Zielen entlang der C-Strecke wie „Aegidientorplatz“, „Steintor“, „Leibniz-Universität“ und „Herrenhäuser Gärten“. Dieselbe Wahl haben je nach Starttrichtung Fahrgäste der Buslinie 125, hier zwischen den Linien 7 (A-Strecke ab Misburg) und 5 (C-Strecke ab Anderten). Die zentrale Station „Kröpcke“ wird sowohl von den Linien 4 und 5 als auch von der Linie 7 angefahren.

Die Stadtbahnlinie 7 fährt im üblichen Takt: werktags tagsüber alle 10 Minuten, frühmorgens, abends, sonn- und feiertags alle 15 Minuten, in Schwachverkehrszeiten alle 30 bis 60 Minuten. Die Linie 7 hat am Hauptbahnhof in der Regel direkten Anschluss an die Linie 2 und ist in Tagesrandlagen in den Anschlussverkehr mit seinen gesicherten Umsteigemöglichkeiten am Kröpcke eingebunden. Im Nachtsternverkehr erhält Misburg umsteigefreien Direktanschluss mit der Linie 7.

„Das Team vom wochenspiegel – seit über 50 Jahren die Stadtteilzeitung vor Ort – wünscht sich eine positive Auswirkung der Stadtbahnverlängerung auf Misburg. Wir werden durch eine lebendige Berichterstattung auch weiterhin unseren Teil dazu beitragen.“



*Diana Schiefke,
Geschäftsführerin des wochenspiegel Verlags GmbH*

Umsteigeanlage Misburg kurz vor der Fertigstellung



Stadtbahnausbau: eine Investition, die sich lohnt

Der Nahverkehr ist wie auch sein Ausbau eine öffentliche Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge. Freilich erfordert jede neue Stadtbahnstrecke beträchtliche Finanzmittel. Doch ist dies auch eine gute Investition in die Zukunft: Neue, schnellere Verkehrsverbindungen, weniger Umsteigen und saubere Stadtbahn statt Dieselbus – am Stau vorbei statt mittendrin, das beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. So profitieren auch jene Anwohner, die die Stadtbahn (noch) nicht nutzen, von der Streckenverlängerung: Weniger Individualverkehr, weniger Verkehrslärm und neu gestaltete Straßen mit mehr Grün. Übrigens: In und um Hannover hat seit nunmehr 40 Jahren jede neue Stadtbahnstrecke schon nach kurzer Zeit einsetzende und langanhaltende, ganz erhebliche Steigerungen der Fahrgastzahlen zur Folge.

Die Daten

Streckenlänge (ab bish. Gleisende)	1.508 Meter
(ab Mitte Haltestelle)	1.839 Meter
neue Haltestellen	3
Nutzlänge je Hochbahnsteig	70 Meter
Rasengleis	6.500 Quadratmeter
eingepflastertes Gleis	2.900 Quadratmeter
verbaute Schienen (mit Abstellgleis)	6.250 lfd Meter
verbaute Weichen	5
aufgebaute Fahrleitungskonstruktion	3.020 lfd Meter
neue Gleichrichterwerke	1

Die Finanzierung

75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten des Gesamtvorhabens werden von Bund (60 Prozent) und Land (15 Prozent) nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) übernommen. Den Rest (25 Prozent) und die nicht zuwendungsfähigen Kosten (zum Beispiel Planungskosten) trägt die Region Hannover zu 100 Prozent.

Die Gesamtkosten für den Bauabschnitt III vom bisherigen Streckenende rund 300 Meter südöstlich der Haltestelle „Schierholzstraße“ bis zum neuen Endpunkt Umsteigeanlage „Misburg“ einschließlich Abstellgleis, Stromversorgung und Landschaftsbau betragen rund 20,0 Millionen Euro. Nach dem Verteilungsschlüssel entfielen hiervon auf die Bundesrepublik Deutschland 10,0 Mio. (GVFG Bundesmittel), auf das Land Niedersachsen 2,5 Mio. (GVFG Landesmittel) und auf die Region Hannover 7,5 Mio. Euro.

Der Einzugsbereich

In Misburg erschloss der 1.624 Meter lange Streckenabschnitt bis „Schierholzstraße“ zunächst 6.500 Einwohnerinnen und Einwohner und rund 2.000 Arbeitsplätze. Jetzt erhalten im unmittelbaren Einzugsgebiet entlang der nächsten 1.508 Meter noch einmal 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner Stadtbahnanschluss. Zu 2.000 weiteren Arbeitsplätzen in Misburg wird die Anreise im Umweltverbund verbessert. Im so genannten erweiterten Einzugsbereich, der große Teile Misburgs umfasst, sind es sogar 13.500 Einwohnerinnen und Einwohner und 4.000 Arbeitsplätze.

Modell der Umsteigeanlage Misburg



Die Stadtbahnstrecke A

Die A-Strecke, Kennfarbe Blau, ist die älteste Stadtbahnlinie im hannoverschen Netz und doch zugleich jene mit den vier jüngsten Erweiterungen:

September 1975	Eröffnung Oberricklingen – U Hauptbahnhof
April 1976	Verlängerung U Hauptbahnhof – Lahe und Fasanenkrug
September 1977	Verlängerung Oberricklingen – U Mühlenberg
Mai 1979	Umstellung Streckenast Empelde
Mai 1999	Eröffnung Spange Legionsbrücke
Mai 1999	Verlängerung U Mühlenberg – Wettbergen
Mai 2006	neues Kehrgleis Lahe
Juni 2006	Verlängerung Lahe – Altwarmbüchen
Dezember 2010	Verlängerung Lahe* – Schierholzstraße
Dezember 2014	Verlängerung Schierholzstraße – Misburg

Der ab 2003 auf der A-Strecke konzentrierte und 2008 abgeschlossene Bau von Hochbahnsteigen führte zu weiteren Verbesserungen. Auch wurden alle älteren Tunnelstationen mit Aufzügen nachgerüstet, zuletzt 2012/13 die aufwändig umgebaute U-Station „Markthalle/Landtag“. Von den Fahrgästen weitgehend unbemerkt wurden zudem die komplette Zugsicherungstechnik erneuert und Betriebshöfe angepasst. Baulich vorbereitet ist im Tunnel eine unterirdische Anbindung Lindens entlang der Empelder Strecke, wofür eine Abzweigung südwestlich des Waterlooplatzes erforderlich wäre. Eine Verwirklichung ist bis auf Weiteres kein Thema.

Die Stadtbahn kommt nach Hemmingen

Nächstes Großprojekt an der A-Strecke ist die komplett neu zu bauende Stadtbahntrasse von der Haltestelle „Wallensteinstraße“ in Richtung Hemmingen, geplant schon seit den 1990er Jahren. Auch hier sind zwei bis drei Abschnitte vorgesehen:

„Im Umfeld der neuen Strecke sind fast 15.000 Menschen zuhause. Sie haben ab sofort die Möglichkeit, mit der Stadtbahnlinie 7 die Innenstadt von Hannover in nur 22 Minuten zu erreichen – und dies tagsüber im 10-Minuten-Takt. Und auch wer in Misburg seinen Arbeitsplatz hat, wird diesen Service zu schätzen wissen.“



*Ulf-Birger Franz
Dezernent für Wirtschaft, Verkehr und Bildung
Region Hannover*

- Abzweig „Wallensteinstraße“ bis „Hemmingen/Saarstraße“ nahe der Stadtgrenze mit drei Haltestellen, Planfeststellungsbeschluss Dezember 2012;
- „Hemmingen/Saarstraße“ bis Umsteigeanlage „Hemmingen“ im Süden von Hemmingen-Westerfeld, ebenfalls mit drei Haltestellen, das Planfeststellungsverfahren läuft;
- als Option eine denkbare weitere Verlängerung bis „Arnum/Bockstraße“ mit zwei Haltestellen. Sie wird berücksichtigt, ist jedoch derzeit noch nicht in der konkreten Planung.

Die Abschnitte 1 (1.557 m) und 2 (1.760 m) können nur zusammen in Betrieb genommen werden, ihr Bau ist wegen der Führung entlang der Göttinger Landstraße abhängig von der Fertigstellung der Ortsumgehung Hemmingen. Der symbolische Baubeginn für diese B3neu war am 8. Dezember 2014, 2016 kann dann voraussichtlich mit dem Stadtbahnbau in Oberricklingen begonnen werden. Vorgesehen sind eingepflastertes und „Grünes Gleis“, zwei neue Hochbahnsteig-Haltestellen auf hannoverschem und vier auf Hemminger Gebiet. Erreicht werden zusammen rund 7000 Einwohner und knapp 4000 Arbeitsplätze. Ab 2018/19 soll die heute in Wettbergen endende Linie 7 nach Hemmingen führen und viele Busfahrten ersetzen; eine neue Linie 13 verdichtet dann zwischen Wettbergen und U-Station „Hauptbahnhof“ zeitweise den Stadtbahnverkehr.

*neuer Name: Paracelsusweg

Das Stadtbahnnetz und das „Projekt ZEHN SIEBZEHN“

Neben der A-Strecke umfasst das hannoversche Stadtbahnnetz die Strecken B (Kennfarbe Rot) und C (Gelb). Von einer vierten Stammstrecke mit eigenem Tunnelabschnitt, der Stadtbahnstrecke D (Grün), kündeten schon Pläne der 1960er-Jahre. Zwischenzeitlich wurde sie als „Vorsorgelinie Harenberg – Kronsberg“ betitelt, aber nicht realisiert. Die Streckenäste werden weiter unterschieden, von A-Süd und A-Nord bis zu D-Süd und D-West. Denn obwohl es keine D-Stammstrecke gibt, wurde im Vorfeld der Weltausstellung EXPO 2000 eine Trasse über Bemerode am Kronsberg entlang zum Endpunkt an der EXPO-Plaza gebaut und als D-Süd bezeichnet. Wegen der hohen Baukosten wurde auf einen eigenen Tunnel in Innen- und Südstadt verzichtet und die D-Süd stattdessen an der Freundallee/Hans-Böckler-Allee mit der C-Ost verknüpft.

Barrierefreier Ausbau der Linien 10 und 17

D-West ist Arbeitstitel der Stadtbahnstrecke von Ahlem in die City. Ein Tunnelbau von der Goethestraße über Steintor und Raschplatz in Richtung Zoo/Marienstraße/Südstadt ist allerdings nicht finanzierbar. Regions- und Stadtpolitik haben 2013 mehrheitlich für eine weiterhin oberirdische Streckenführung votiert. Die D-West ist heute Gegenstand des „Projektes ZEHN SIEBZEHN“ zum barrierefreien Ausbau der hannoverschen Innenstadtbahnstrecke der Linien 10 und 17. Außerdem bleibt es, auch dies wurde nach intensiver Diskussion 2012 entschieden, bei der Hochflurtechnik der Stadtbahnen, was den Bau von Hochbahnsteigen mit der üblichen Bahnsteighöhe von 82 Zentimetern an allen Haltestellen zur Folge hat.



Direkter Zugang zur U-Bahnstation:
der neue Haltepunkt „Steintor“

Das „Projekt ZEHN SIEBZEHN“

Für die Linien 10 und 17 wird es zudem ab der Ecke Kurt-Schumacher-Straße/Ernst-August-Platz eine neue Streckenführung zum Raschplatz geben. Die traditionsreiche Trasse über Thielenplatz und Prinzenstraße (als Pferdebahn schon ab 1879) zum Aegidientorplatz wird aufgegeben. Ab 2015 sind vier Jahre Bauzeit eingeplant. Die heutigen Haltestellen „Clevertor“ und „Steintor“ werden am neuen Hochbahnsteig „Steintor“ mit direktem Zugang zur U-Bahn zusammengelegt. Ein Hochbahnsteig „Hauptbahnhof/Rosenstraße“ ersetzt die bisherigen Zustiege am Ernst-August-Platz. Der neue Endpunkt „Hauptbahnhof/Raschplatz“ in der Straße Lister Meile liegt günstig zu U-Station, Bahnhof und dem neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Auch die Haltestellen „Goetheplatz“ und „Glocksee“ erhalten im Rahmen des „Projekts ZEHN SIEBZEHN“ Hochbahnsteige. Die ersten Planfeststellungsverfahren laufen. In den kommenden Jahren sind bis 2020 dann noch weitere fünf Haltestellen in Limmer und Linden-Nord umzubauen. Diese Bahnsteige werden wie auch jene in der Innenstadt aus städtebaulichen Gründen nur rund 45 Meter lang, ausreichend für Zweiwagenzüge TW2000/TW3000.

„Mit der Stadtbahnverlängerung in Misburg erhält der Stadtteil eine direkte, barrierefreie Anbindung an Hannovers Innenstadt. Die optimale Verknüpfung mit den Buslinien, dem Park-and-ride-System und auch den vielen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den neuen Haltestellen ermöglicht den komfortablen Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr und stärkt den Umweltverbund.“



Uwe Bodemann,
Stadtbaurat Landeshauptstadt Hannover

Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover

Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover mbH, kurz infra, besitzt, verwaltet und verpachtet das Schienennetz der Stadtbahn Hannover. Die infra entstand zum 1. Juli 2001 durch die Zusammenführung von Aufgaben des städtischen U-Bahn-Bauamtes mit Bereichen der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG. Die infra ist für alle Schienenstrecken im öffentlichen Straßenraum zuständig, ebenso für die Tunnelanlagen, die Stromversorgung, alle Stationen und Haltestellen des Stadtbahnnetzes sowie die Umsteigeanlagen, samt Park-and-Ride-Plätzen und einer Parkpalette – eben die gesamte Infrastruktur. Sie kümmert sich um deren Instandhaltung, Ausbau und die Bauplanung. Hauptmieter der Anlagen ist die üstra. Alle seit 1968 entstandenen Tunnelrohbauten stehen weiter im Eigentum der Stadt Hannover, die Gleise auf den Betriebshöfen wiederum gehören der üstra. Besitzer der infra ist die öffentliche Hand: Die infra ist neben üstra AG und Stadtwerken Hannover AG dritte Tochter der Holdinggesellschaft VVG (Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH) mit den Eigentümern Landeshauptstadt und Region Hannover. Da die Region Hannover zugleich gesetzliche Aufgabenträgerin für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr in ihrem Gebiet ist, gleicht sie etwaige Verluste der infra aus.

„Mit Fertigstellung des 2. Bauabschnitts ist der Stadtbahnanschluss geschafft. Lange haben die Bürgerinnen und Bürger Misburgs hierfür gekämpft, lange haben sie die Auswirkungen der Bautätigkeiten ertragen. Ich danke den Betroffenen für ihr Verständnis und allen am Projekt Beteiligten für ihre engagierte Arbeit.“



*Stefan Harcke,
Geschäftsführer Infrastrukturgesellschaft Region Hannover
GmbH (infra)*

198 Stopps auf 123,5 Kilometern

Aktuell umfasst das von der infra verwaltete Netz der Stadtbahn Hannover 123,5 Kilometer Streckenlänge mit rund 253 Kilometer Gleis (einschließlich Abstellgleisen). 39 Kilometer Gleis liegen im Tunnel, der oberirdische Anteil inzwischen weit überwiegend auf eigenem Bahnkörper. Entlang der Strecken gibt es gegenwärtig (Stand Mitte Dezember 2014) 198 Haltestellen und Stationen, von denen insgesamt 145 mit barrierefreien Zugängen (Rampen, Aufzüge) ausgestattet sind, das entspricht 73 Prozent. Der weitere Ausbau orientiert sich an dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan der Region Hannover. Großvorhaben sind das „Projekt ZEHN SIEBZEHN“, die Stadtbahnstrecke nach Hemmingen und der Bau von Hochbahnsteigen. Jährlich entstehen zwei bis vier der barrierefreien Stadtbahnstationen. Für einige Planungs- und alle Bauarbeiten bedient sich die infra erfahrener Unternehmen, von denen viele eine lange Tradition und ihren Sitz in der Region Hannover haben.

Von der Schiene bis zur Oberleitung: Die infra ist in der Region Hannover für die Stadtbahn Technik zuständig



Vorgedacht: Der Nahverkehrsplan der Region Hannover

Zum vierten Mal wird derzeit in den Gremien der Region Hannover ein Nahverkehrsplan (NVP) beraten. Solch ein verpflichtender Plan ist von jedem Aufgabenträger für den Nahverkehr aufzustellen. Er setzt mit einer Vielzahl Details den Rahmen für die weitere Entwicklung des Nah- und Regionalverkehrs, definiert verkehrspolitische Ziele und vorrangige Vorhaben, nennt Standards und macht Angaben zu Leistung und Qualität. Das Team Verkehrsentwicklungsplanung und Verkehrsmanagement der Regionsverwaltung hat für den „NVP 2014“ rund 300 Druckseiten ausgearbeitet, zahlreiche erläuternde Grafiken und Karten zusammengetragen. Nach einer Diskussionsphase auch in den Kommunen werden die Regionspolitikerinnen und -politiker voraussichtlich im Frühjahr 2015 das abgestimmte Ergebnis verabschieden. Danach ist der neue Nahverkehrsplan fünf Jahre lang verbindlich.

Fakten, Fristen und Visionen

Der Nahverkehrsplan ist aber nicht nur ein gesetzliches Planungsinstrument. Er beschreibt den Ist-Zustand und führt detailliert auf, wie der Nahverkehr funktioniert und sich dem Kunden präsentiert, was in der nahen Zukunft des ÖPNV in der Region passieren soll, wo es Defizite gibt und wo Fortschritte. Feste Vorhaben sind darin ebenso zu finden wie geplante Fahrzeugbeschaffungen oder wünschenswerte Ergänzungen des Angebotes. Diese weitere Perspektive beschreibt Ideen und Visionen, die noch nicht in einer Planungsphase sind und bestenfalls nach der Laufzeit des jeweils aktuellen Nahverkehrsplanes verwirklicht werden. Die Pläne werden von Expertinnen und Experten des Fachbereichs Verkehr der Region Hannover fortgeschrieben und aktualisiert, alle fünf Jahre erneut beraten und beschlossen. Ziel ist ein attraktiver und wirtschaftlicher ÖPNV.

Planungsinstrument und Nachschlagewerk

Nahverkehrsplanung erfordert, allein schon wegen der Bauzeiten, oft langfristiges Denken weit über die fünfjährige Laufzeit hinaus. Zudem sind Veränderungen in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Gewerbeansiedlung und Bevölkerungsstruktur zu beachten und einzubeziehen. Da die Region Hannover etwa so groß ist wie ein kleines Bundesland, kommen schnell viele Daten zusammen. Dennoch ist der NVP keine graue, dickleibige Akte, sondern ein farbiges Planungsinstrument und für Interessierte auch ein klar gegliedertes Nachschlagewerk. Nirgends sonst sind Gegenwart, unmittelbare und mittelfristige Zukunft des Nah- und Regionalverkehrs ähnlich kompetent und kompakt vereint. Neu 2014: Erstmals wurden seitens der Region Hannover neben Verkehrsunternehmen und Interessenverbänden auch Bürgerinnen und Bürger der Region Hannover direkt in das Aufstellungsverfahren einbezogen.

„Die neue Stadtbahnstrecke wird von der Linie 7 befahren. Sie stellt die umsteige- und vor allem durchgehend barrierefreien Direktverbindungen her zwischen Misburg und den Stadtteilen Bothfeld, Buchholz, List, Oststadt und Mitte mit den sechs U-Stationen von Lister Platz bis Waterlooplatz sowie Linden-Süd, Ricklingen, Oberricklingen, Mühlenberg und Wettbergen. Sicher, schnell und bequem mit der Stadtbahn zu erreichen sind damit für die Misburgerinnen und Misburger unter anderem so wichtige Ziele wie Hauptbahnhof, Kröpcke, Markthalle/Landtag, der Schützenplatz und nicht zuletzt die Sportstätten im Bereich der Haltestelle Stadionbrücke.“



*Elke van Zadel,
Leiterin des Fachbereichs Verkehr der Region Hannover*



*Die Bürgerinnen und Bürger sind beteiligt:
Der neue Nahverkehrsplan wird diskutiert*

Der aktuelle Nahverkehrsplan und die Karten, gültig für die Landeshauptstadt und 20 Umlandkommunen, sind im Internet unter www.hannover.de zu finden.

Es wird weiter gebaut

Nach der Verlängerung (Misburg) ist vor der Verlängerung (Hemmingen). Auch das „Projekt ZEHN SIEBZEHN“ ist eine Aufgabe, die über mehrere Jahre den Stadtbahnbau in der Region Hannover prägen wird. Zudem ist eine abermalige Verlängerung der Linie 4 (C-West) um 1,1 Kilometer und zwei Haltestellen ins neue Zentrum von Garbsen nördlich der Autobahn A2 in der Planung sowie eine kurze Verlängerung der Linie 6 (D-Süd) zum Expo-Park. Der Nahverkehrsplan 2014 nennt als Option bereits eine Stadtbahn-Zweigstrecke nach Ahlem-Nord, die auch die erst noch entstehende „Wasserstadt Limmer“ auf dem vormaligen Continental-Gelände anbindet. Hierfür wird die Trasse freigehalten. Ebenfalls freigehalten wird eine Trasse in Langenhagen: Vom derzeitigen Endpunkt der Linie 1 könnte – je nach Siedlungsentwicklung – eine Streckenverlängerung in Richtung Norden um zwei Haltestellen bis zur Pferderennbahn „Neue Bult“ sinnvoll sein. Möglich sind zu einem späteren Zeitpunkt Stadtbahnstrecken in der Haltenhoffstraße („Spange Nordstadt“), ab Raschplatz zum Zoo und in Richtung Bismarckbahnhof sowie vom Fasanenkrug Richtung Isernhagen N.B.

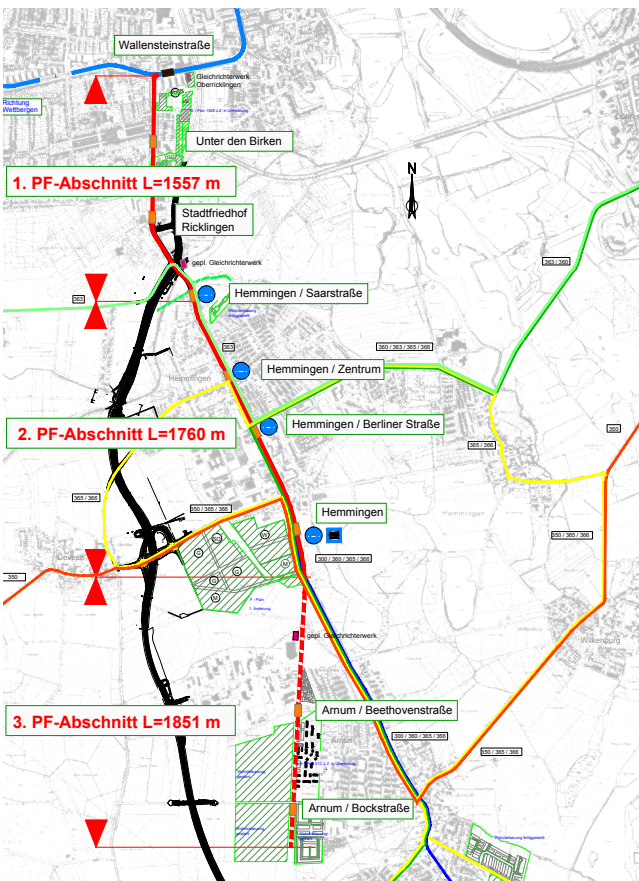
Ausbauten für besseren Verkehrsfluss

Auf der Schulenburg Landstraße soll 2016/18 für die Linie 6 zwischen Hainholzer Markt und Sorststraße ein neuer Bahnkörper mit Rasengleisen entstehen. In Badenstedt fährt die Stadtbahn noch wie einst die hier 1979 abgelöste Straßenbahn. 2015 steht die Entscheidung an, wie eine Streckensanierung mit möglichst eigenem Bahnkörper aussehen könnte. Bei mehreren Bürgerforen wurde 2014 intensiv über Anzahl und Lage der zu bauenden Hochbahnsteig-Haltestellen diskutiert. Das Ergebnis fließt unmittelbar in die Planungen ein. Am anderen Ende der Linie 9 muss die Strecke im Zuge der Sutelstraße überplant werden. Hier gibt es oft Staus, die die Stadtbahn erheblich behindern. 2020/22 könnte es abschnittsweise eigenen Bahnkörper geben. In Rethen wird die Schleife der Linie 2 bis 2017/18 durch eine Hochbahnsteig-Haltestelle ersetzt und die Linie 2 um zwei Haltestellen auf der Strecke der Linie 1 bis Rethen/Galgenbergweg verlängert.

Weitere Hochbahnsteige

Das Hochbahnsteig-Programm sieht neben den Stopps entlang der genannten Neu- und Ausbauten derzeit diese Abfolge vor:

- 2015 Rethen/Bahnhof (Linie 1)
Schaumburgstraße (Linien 4, 5)
- 2016 Laatzen (1)
Großer Hillen (5)
Am Soltekanne (9)
Krepenstraße (6)
- 2017 Wunstorfer Straße (10)
Am Küchengarten (10)
Stadthalle/HCC (11)
Kurze-Kamp-Straße (9)
- 2018 Ungerstraße (10)
Alter Flughafen (1)
Wiesenaue (1)
- 2019 Eichenfeldstraße (9)
Bahnhof Nordstadt (6)
Rethen/Steinfeld (2)



Die Stadtbahn: Zielnetz 2020

Im Stadtbahnverkehr wird davon ausgegangen, dass die Fahrgastzahlen weiter leicht, aber kontinuierlich ansteigen. Jährlich ist ein Plus von 1 Prozent möglich. Wo möglich, fahren bereits planmäßig Dreiwagenzüge TW2000, so auf den Linien 1, 3, 4 und 6. Berechnungen sehen entsprechenden Bedarf auch für die Linien 2, 5, 7 und 9 – was aber noch an bauliche Grenzen stößt. Das bedeutet, vorübergehend auf stark belasteten Strecken wie zwischen Empelde und der Innenstadt Verstärkungszüge („E-Wagen“) einsetzen zu müssen. Selbst die Linien 4 mit ihren fassungsstarken Dreiwagenzügen und 10 mit ihrem bereits dichteren 7,5-Minuten-Takt werden Verstärkung erfahren müssen, gedacht ist hier mittelfristig an Zusatzlinien.

Für einen optimalen Fahrzeugeinsatz sollten Streckenäste etwa gleicher Auslastung verbunden werden – daher wird es voraussichtlich zu einem „Rücktausch“ auf dem Streckenast A-Nord kommen, womit dann die Linie 9 von Empelde kommend nach Misburg führe und die Linie 7, einige bauliche Veränderungen vorausgesetzt, wieder zu ihrem „Traditionsendpunkt“ Fasanenkrug. Die Netzgrafik „Zielnetz 2020“ des Nahverkehrsplanes zeigt, wie die Stadtbahnen schon Ende des Jahrzehnts fahren könnten. Allerdings können Nachfrageverlagerungen und andere Einflüsse noch zu Änderungen führen. Auch ist der bloße Liniennummertausch 3/8 und 13/18 denkbar, womit sich auf den Stammstrecken die Hauptliniengruppen 1-2-3, 4-5-6 und 7-8-9 ergäben.

Derzeit sieht die Perspektive „Zielnetz 2020“ so aus:

A-Strecke

- 3 Wettbergen – Altwarmbüchen
- 7 Hemmingen – Fasanenkrug
- 9 Empelde – Misburg
- 13 Wettbergen – U Hauptbahnhof (Verstärkerlinie)

B-Strecke

- 1 Langenhagen – Laatzen und Sarstedt
- 2 Alte Heide – Rethen
- 8 U Hauptbahnhof – Messe/Nord
- 18 U Hauptbahnhof – Messe/Nord (Veranstaltungslinie)

C-Strecke

- 4 Garbsen (Mitte) – Roderbruch
- 5 Stöcken – Anderten
- 6 Nordhafen – EXPO-Park
- 11 Haltenhoffstraße – Zoo
- 16 Königsworther Platz – EXPO-Park (Veranstaltungslinie)

D-Strecke

- 10 Ahlem – Steintor – HBF/Raschplatz
- 12 Ahlem – Kröpcke – U Hauptbahnhof (Verstärkerlinie)
- 17 Wallensteinstraße – Steintor – HBF/Raschplatz

In der Regel verkehren Stadtbahnzüge werktags mit zwei Wagen im 10-Minuten-Takt. Im Zielnetz 2020 fahren auf den Linien 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 9 zumindest in der Hauptverkehrszeit Dreiwagenzüge. Der bekannte Einsatz von Vierwagenzügen auf den Messelinien 8, 18 und 16 (nur ausgewählte Halte) bleibt weiter möglich – auf anderen Strecken sind diese überlangen 100-Meter-Züge wegen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig, auch erfordert ihr Einsatz entsprechend lange Haltestellen.





Region Hannover

Herausgeber

Region Hannover
Hildesheimer Straße 20
30169 Hannover

Texte/Redaktion

Achim Uhlenhut
Christian Weske
Klaus Abelmann

Fotos

Mirko Bartels
Daniel Junker
Achim Uhlenhut
Christian Weske

Grafik

Region Hannover, Team Medienservice & Post, Antonia Gerstmann

Druck

Region Hannover, Team Medienservice & Post

Auflage

1.12.14/2



Großraum-Verkehr Hannover
Karmarschstr. 30/32 • 30159 Hannover
Tel. 0511 1668-30 00 • www.gvh.de



Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH
Lister Str. 17 • 30163 Hannover
Tel. 0511 357798-0 • www.infra-hannover.de



Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
Am Hohen Ufer 6 • 30025 Hannover
Tel. 0511 1668-0 • www.uestra.de

www.hannover.de