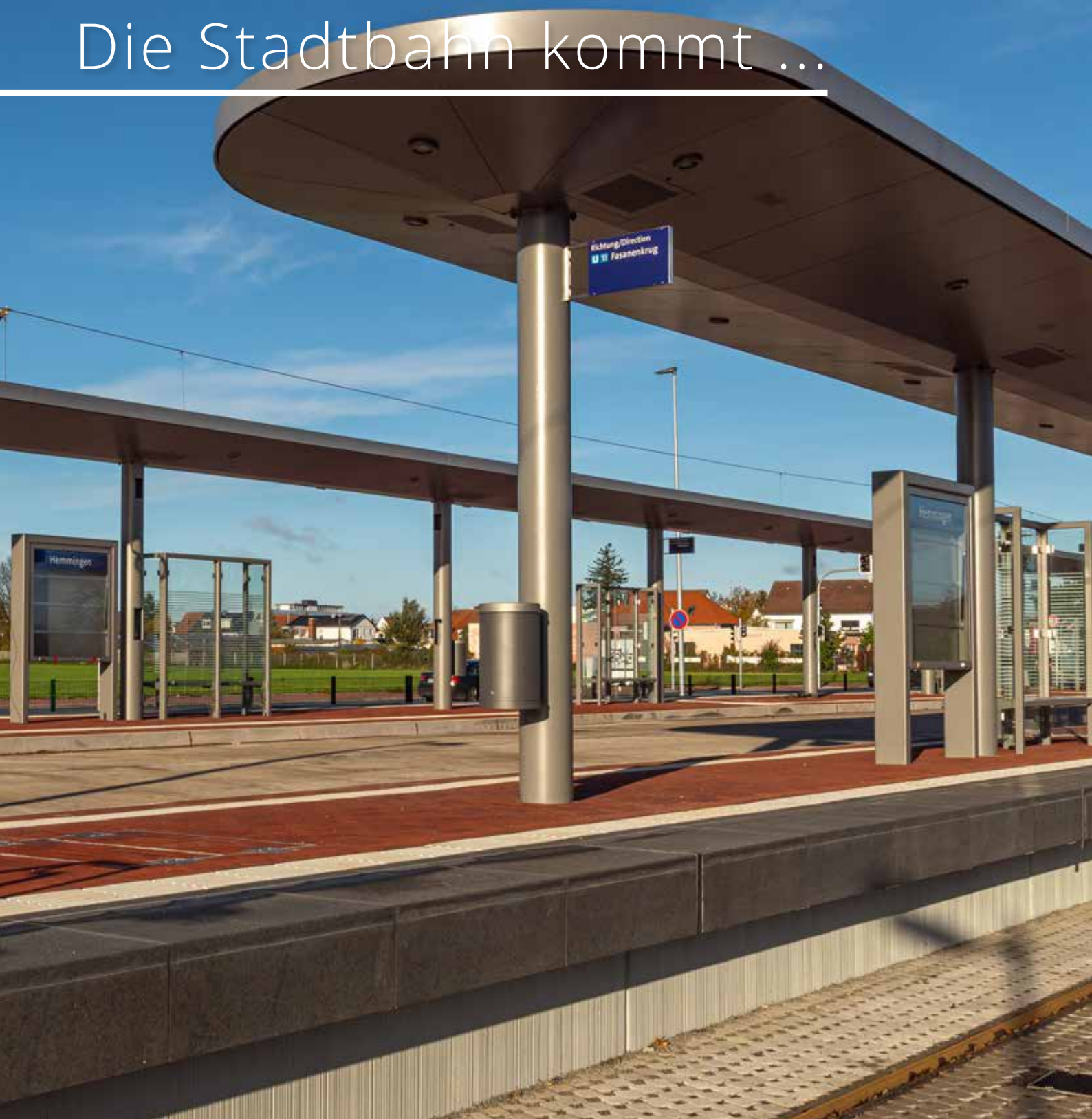


Die Stadtbahn kommt ...



... nach Hemmingen!

Bauzeit 2019-2023



Region Hannover

infra

Impressum

Herausgeber

infra Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH
Gradestraße 20, 30163 Hannover

Region Hannover
Hildesheimer Straße 20, 30169 Hannover

Texte

Klaus Abelmann, Rüdiger Finke, Achim Uhlenhut

Redaktion

Klaus Abelmann, Jens Hauschke, Christian Weske

Fotos

Florian Arp 2, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 25, 29, 30, 31u., 33, 36 (Rückseite); Landeshauptstadt Hannover 4; Stadt Hemmingen 5; Anne Hufnagl 3; id-liebenau 1 (Titel), 7, 8, 9, 10, 31o.; Achim Uhlenhut 28, 34; Christian Weske 8, 9; Tobias Wölki 6

Gestaltung und Layout

id-liebenau, kommunikation und design
Marktstraße 47a, 31303 Burgdorf

Realisierung

hannover.context 4.0
Tiergartenstraße 75, 30559 Hannover

Druck

Region Hannover, Team Medien und Gestaltung

Auflage

3.000 Exemplare/09.12.2023

Inhalt

Grußworte	3-5
Der lange Weg nach Hemmingen	6
Zwei Kommunen, sechs Haltestellen	8
Bis zur Landweherschänke	11
Die Drei von der infra	14
Start in den Süden	16
Eine große und eine kleine Brücke	18
Zentrale Achse	19
Der Endpunkt Hemmingen	20
Das neue Busliniennetz	21
Eine Region, ein Verkehrsverbund	22
Nächstes Ziel: Klimaneutralität	23
Klare Ziele für die Verkehrswende	24
Bahnsteige, Gleise und Visionen	26
So geht's weiter nach Arnum	27
Das Netz: von 12 bis 13	28
Neue 13, neue 12, andere 9 und mehr E	29
Ganz vorne dabei: mit Jennifer Redecker nach Hemmingen	30
Thomas Oetzmann: Planer mit Ausdauer	31
infra: Planen, bauen, instand halten	32
Die Marke für Nahverkehr	34
Ausbau des Stadtbahnnetzes ausführlich dokumentiert	35



Grußwort Regionspräsident Steffen Krach

Das lange Warten hat ein Ende: Hemmingen hat endlich einen Stadtbahnanschluss! Damit sind nun sieben Kommunen des Umlandes an das Netz der Stadtbahn Hannover angeschlossen – ein wichtiger Schritt für die Verkehrswende in der Region und die Menschen vor Ort!

Den Autoverkehr reduzieren, den Nahverkehr stärken: Der Anschluss Hemmingens an die Stadtbahn leistet einen wichtigen Beitrag, um die verkehrspolitischen Ziele der Region Hannover zu erreichen. Unsere Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr machen deutlich: Wir meinen es ernst mit der Mobilitätswende und unseren Klimaschutzzielen.

Über 30 Jahre Planung und fünf Jahre „Dauerbaustelle“ waren nötig, um die Neubaustrecke zu realisieren. Ab dem 9. Dezember 2023 verbindet die ÜSTRA auf der neuen Linie 13 Hemmingen mit der Landeshauptstadt. Für Sie als Fahrgäste bedeutet das: Sie werden zukünftig in etwa 20 Minuten die Innenstadt von Hannover erreichen.

Am Endpunkt „Hemmingen“ ist zudem eine moderne P+R-Anlage entstanden, die den Umstieg vom Auto in die „Öffis“ für Menschen aus den umliegenden Ortsteilen attraktiv macht. Auch das Fahrtenangebot der Zubringerbusse für die Stadtbahn wurde deutlich verbessert, zum Teil verdoppelt.

Mein Dank gilt allen Baubeteiligten, die eine Reihe von Herausforderungen meistern mussten – allem voran den Bau bei laufendem Straßenverkehr. Ich danke außerdem allen Anlieger*innen entlang der Strecke für die Geduld während der langen Bauzeit. Für die finanzielle Unterstützung danke ich zudem dem Bund und dem Land Niedersachsen. Ohne diese Förderung wäre dieses Infrastrukturprojekt nicht zu stemmen gewesen.

Auch in Zukunft setzt die Region Hannover auf die Stadtbahn als Fortbewegungsmittel. Hemmingen wird nicht lange der jüngste Endpunkt im Schienennetz bleiben. Die Region Hannover möchte weiter investieren, perspektivisch mit Streckenverlängerungen bis Garbsen-Mitte, zum Neubau der Medizinischen Hochschule und nicht zuletzt über Hemmingen hinaus in das benachbarte Arnum. Der von der Regionsversammlung beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2035+ schlägt Neubaumaßnahmen im Stadtbahnnetz mit einer Gesamtlänge von rund 60 Kilometern vor. Damit würde das Streckennetz in der Region Hannover von heute 123, etwa um die Hälfte mehr, auf 183 Kilometer wachsen.

Jetzt ist erst mal Hemmingen am Zug: Ich freue mich, wenn Sie das neue Angebot nutzen. Mit der Stadtbahn steht Ihnen ab sofort eine komfortable Alternative zum eigenen Auto zur Verfügung, die das Leben hoffentlich etwas unkomplizierter macht.

Ihr Steffen Krach



Grußwort Oberbürgermeister Belit Onay

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Fahrgäste,

gut 30 Jahre sind von der ersten Idee bis zur Umsetzung vergangen: Doch endlich ist es nun soweit und die Stadtbahnlinie 13 nimmt im Dezember 2023 ihren Betrieb auf der neuen, verlängerten Strecke auf. Künftig ist die Stadt Hemmingen also noch besser an die Landeshauptstadt angeschlossen. Damit wachsen die Region Hannover und die Landeshauptstadt noch weiter zusammen. Die 3,3 Kilometer lange Verlängerung verbindet künftig Oberricklingen mit Hemmingen. Die sechs neuen Haltestellen werden im 10-Minuten-Takt angefahren und an der Endstation in Hemmingen stehen 170 Pkw-Stellplätze und abschließbare Fahrradstellplätze zur Verfügung – das bringt zahlreiche Vorteile für den öffentlichen Nahverkehr und die gesamte Region mit sich. Verbesserte Erreichbarkeit, Verkehrsentlastung, umweltfreundliche Mobilität und damit auch mehr Lebensqualität.

Die Verlängerung dieser Stadtbahnstrecke ist mehr als nur der Ausbau von Schienen und Gleisen. Sie ist das Symbol für eine zukunftsorientierte, umweltfreundliche und sozialverträgliche Form der Fortbewegung. Der Öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) spielt eine entscheidende Rolle in der Gestaltung lebenswerter Städte und Regionen. Er verbindet nicht nur Orte, sondern vor allem Menschen miteinander.

Ich möchte allen Beteiligten, den Planern, Ingenieuren, Politikern und vor allem den Bürgerinnen und Bürgern, die dieses Projekt unterstützen, herzlich danken. Gemeinsam werden wir die Mobilität in unserer Stadt und darüber hinaus verbessern und eine lebenswertere Umgebung für alle schaffen.

Vielen Dank und auf eine erfolgreiche Zukunft für den öffentlichen Nahverkehr in unserer Region.

Mit herzlichen Grüßen

Belit Onay

Oberbürgermeister Landeshauptstadt Hannover



Grußwort Bürgermeister Jan Dingeldey

Es ist ein Meilenstein für unsere Stadt und ein bedeutendes Kapitel in der Entwicklung unserer Infrastruktur. Gemeinsam haben wir diese aufregende Reise bis zur Fertigstellung der Stadtbahn gemeistert, die Ihnen Nerven und Geduld abverlangt hat. Ein herzliches Dankeschön gilt allen Menschen, die während der Bauphase mit Sperrungen und Staus konfrontiert waren. Es ist beeindruckend zu sehen, wie Hemmingen als Gemeinschaft zusammengehalten hat. Dafür und auch für Ihr Verständnis, Ihre Flexibilität und vor allem für Ihre Geduld gebührt Ihnen allen mein aufrichtiger Dank.

Die Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 13 ermöglicht uns die Fahrt zum Kröpcke in 17 Minuten und stellt eine bedeutende Aufwertung unserer gesamten Stadt dar. Hemmingen ist nun mit dem Stadtbahnnetz verbunden, was nicht nur die Mobilität, sondern auch die Attraktivität unserer Stadt deutlich steigert. Dieses Projekt war zweifellos eine Herausforderung. Ein besonderer Dank gilt daher allen finanziellen Unterstützern, dem Bund und dem Land und der Region Hannover, sowie den bauausführenden Firmen. Lobend möchte ich die Zusammenarbeit mit der Infra und der TransTec herausstellen, die in den letzten Jahren dieses Projekt mit uns umgesetzt haben. Gemeinsam mit dem Bau der B 3 neu ist der Stadtbahnbau das größte infrastrukturelle Projekt, was je realisiert wurde. Allen die sich in den letzten Jahrzehnten dafür eingesetzt haben, gilt mein aufrichtiger Dank.

Die Stadtbahneröffnung der Linie 13 markiert einen Wendepunkt in der Entwicklung Hemmingens und wird die Lebensqualität unserer Bürgerinnen und Bürger nachhaltig verbessern. Nun lassen Sie uns dies zusammen feiern: am 9. Dezember von 10 bis 16 Uhr auf dem Park & Ride Parkplatz am Endhaltepunkt, Göttinger Landstraße. Buntes Bühnen- und Kinderprogramm, Waren von Kunsthandwerkern und feine Köstlichkeiten warten auf Sie!

Ich freue mich darauf,

Ihr

Jan Dingeldey

Bürgermeister Stadt Hemmingen

Der lange Weg nach Hemmingen

Schon in den 1980er-Jahren gab es konkrete Ideen für eine Stadtbahnstrecke durch Hemmingen. Doch erst musste anderes gebaut werden.

Angesichts der Siedlungsentwicklung war bereits in den 1980er-Jahren klar, dass eine Stadtbahnstrecke nach und durch Hemmingen sinnvoll werden könnte. Vorplanungen sahen eine reelle Chance dafür bis zum Jahr 2000. Doch die Vergabe der ersten Weltausstellung in Deutschland nach Hannover am 14. Juni 1990 änderte viele Zeitpläne und Prioritäten der Planungen. Investitionen in die Infrastruktur für die Expo 2000 – darunter insbesondere die Stadtbahnstrecke D-Süd zur Expo Plaza – wurden vorgezogen. Später zeigten genauere Untersuchungen, dass der Stadtbahnbau im Zuge der Göttinger Landstraße nur sinnvoll wäre, wenn diese vom Durchgangsverkehr

der Bundesstraße B 3 befreit würde. Somit konnte der Stadtbahnbau erst nach Fertigstellung einer bereits in den 1960er-Jahren skizzierten B 3-Ortsumgehung beginnen. Diese war ursprünglich als Zubringer für eine projektierte Autobahn „A30“ konzipiert, die von Bad Nenndorf vorbei an Gehrden, Devese und Arnum nach Laatzen führen sollte. Die in ihrer Lage mehrfach umgeplante B 3-Ortsumgehung gab die zeitlichen Abläufe vor.

Der Planfeststellungsbeschluss für diese „B 3 neu“ erging im Jahr 2004, war allerdings nach Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht erst ab Mitte 2010 unanfechtbar. Symbolischer erster Spatenstich war am 8. Dezember 2014. 13 Brücken vom kleinen Durchlass bis zur großen Überführung waren zu errichten. 2017 begann der eigentliche Straßenbau, 2019 war ein erster Abschnitt befahrbar – erst jetzt konnten Vorleistungen für den Stadtbahnbau auch in Hemmingen beginnen. Die westlich im Bogen auf 7,5 Kilometern Länge um Westerfeld und Arnum herumführende neue B 3 wurde am 20. November 2020 dem Verkehr übergeben, eineinhalb Jahre später als geplant.

Doch auch nach Aufnahme des Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahnstrecke im Jahr 2000 verging viel Zeit bis zum Beschluss zwölf Jahre später. Diese lange Zeitspanne ist untypisch: Normalerweise kann nach Machbarkeitsstudien und ein- bis zweijährigem Planfeststellungsverfahren binnen weniger Jahre die

*Spatenstich 2019 mit ehemaligen und amtierenden Amtsträgern:
Hauke Jagau (Regionspräsident), Thomas Hermann (Bürgermeister Hannover),
Christian Weske (infra), Ulf-Birger Franz (Verkehrsdezernent Region Hannover),
Dr. Volkhardt Klöppner (ÜSTRA), Claus-Dieter Schacht-Gaida (Bürgermeister
Hemmingen) und Denise Hain (ÜSTRA)*

INFO

Hemmingen

ist die von der Fläche her kleinste Kommune in der Region Hannover. Zur südlich direkt an Hannover grenzenden Stadt Hemmingen gehören die sieben Ortsteile Hemmingen-Westerfeld, Arnum, Devese, Harkenbleck, Hiddestorf, Ohlendorf und Wilkenburg. Archäologische Funde zeigen, dass hier im Leinetal schon im ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung Menschen in hölzernen Pfahlbauten siedelten. Noch in der Erforschung ist ein römisches Marschlager für bis zu 20.000 Legionäre, das bislang nordöstlichste überhaupt. Hemmingens heutige Einwohnerzahl liegt knapp unter 20.000, wird sich aber mit Zuzügen in mehrere Neubaugebiete erhöhen.

Ausführungsplanung und dann die Umsetzung beginnen. Hier bremste die absolute Abhängigkeit vom Bau der B 3-Ortsumgehung alle Abläufe. Leitungsverlegungen waren in Ricklingen ab 2016, in Hemmingen ab 2019 möglich. In Ricklingen stand der Gleisbau kurz bevor, als am 22. Mai 2019 auch für Hemmingen der offizielle Baustart begangen wurde: Nach Herausnahme

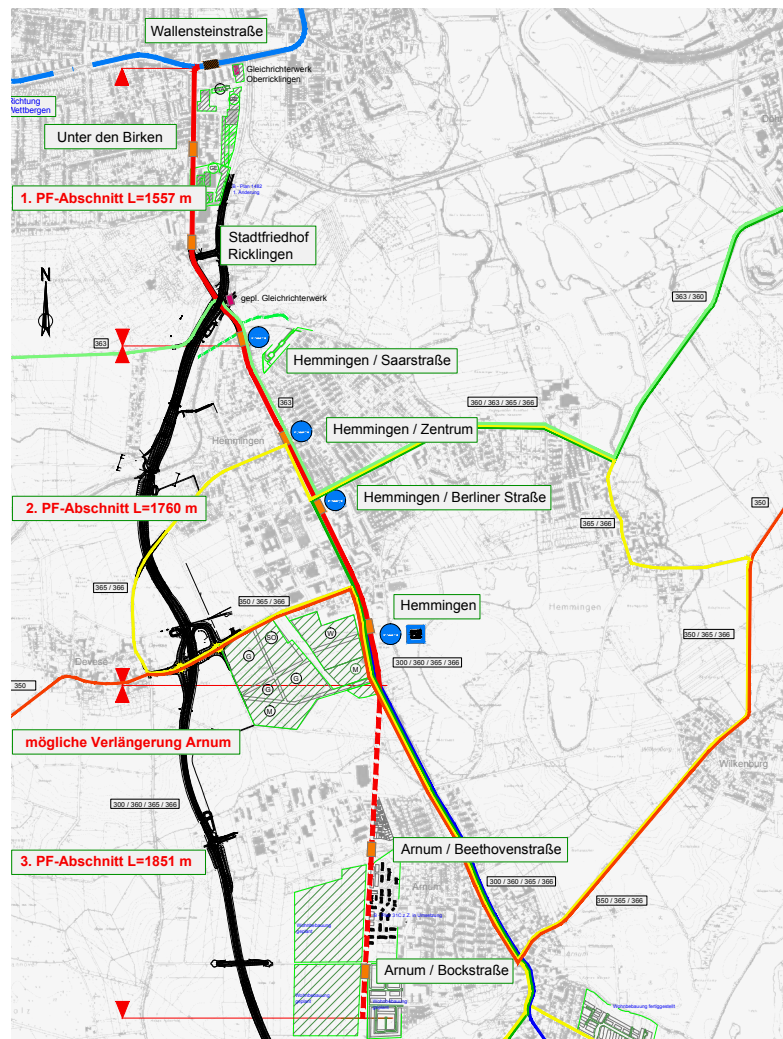
eines Teils des überörtlichen Kraftfahrzeugverkehrs konnten in der Ortsdurchfahrt Kanalarbeiten zur Vorbereitung des Stadtbahnbaus starten. 2021 begann auch dort der Bau von Haltestellen und Gleisanlagen. Der beim Bau-Auftakt 2019 vorgestellte Zeitplan wurde übrigens genau eingehalten: Ab Dezember 2023 fährt die Stadtbahn nach Hemmingen.



Februar 2014 – erste Bauvermessungen am Endpunkt

Die Daten

Streckenlänge, zweigleisig, ab Weiche Wallensteinstraße	3.301 Meter
neue Haltestellen	6
davon Haltestellen mit Busumstieg/-anschluss	2
Nutzlänge je Hochbahnsteig, für Dreiwagenzüge	70 Meter
durchschnittlicher Haltestellenabstand	520 Meter
Grüngleis	3.273 Meter (49,5 % der Gleislänge)
Gleis in Öko-Pflaster	844 Meter (12,8 %)
Schottergleis	483 Meter (7,3 %)
Großflächenplatten	68 Meter (1 %)
Gleistragplatten	170 Meter (2,6 %)
Betoneindeckung	57 Meter (0,9 %)
Gleis in Asphalt	1.712 Meter (26%)
verbaute Schienen (mit Abstellgleis)	13.300 Meter
verbaute Weichen	6
neue Gleichrichterwerke	2



Übersichtsplan Verlängerung Hemmingen, Grafik: TransTec Bau

Zwei Kommunen, sechs Haltestellen

Die Neubaustrecke nach Hemmingen erweitert das Stadtbahnnetz um knapp dreieinhalb Kilometer.

Die Neubaustrecke ab Wallensteinstraße gliedert sich in zwei Abschnitte. Der 1.557 Meter lange Abschnitt I führt ab dem Abzweig von der Bestandsstrecke bis hinter die dritte Haltestelle Hemmingen/Saarstraße. Von dort schließt sich bis zum Endpunkt der Abschnitt II mit ebenfalls drei Haltestellen an. Die Strecke misst ab Weihe Wallensteinstraße genau 3.301 Meter. Auf gesamter Länge wurde der vorhandene Straßenquerschnitt

in voller Breite umgestaltet, teilweise buchstäblich von Hauswand zu Hauswand. Neu sind mehr Grün, bessere Fuß- und Radwege, das Rasengleis zwischen den Haltestellen, mehr Bäume, weniger Fahrbahnbreite, insgesamt deutlich geordnetere Verhältnisse als vor dem Bau sowie definierte Parkmöglichkeiten. Das „grüne Gleis“ ist hier erstmals im Netz der Stadtbahn Hannover durch Rettungsfahrzeuge überfahrbar ausgestaltet:



Hemmingen, Göttinger Landstraße in Höhe Saarstraße im März 2007



Fotorealistische Simulation des Bahnsteiges Hemmingen/Saarstraße



Göttinger Chaussee, Juni 2015, Höhe Tillystraße



Göttinger Chaussee, März 2019, Beginn der Bauarbeiten



Göttinger Chaussee, Juni 2015, Höhe Landwehrschanke



Göttinger Chaussee, März 2019, Höhe Landwehrschanke

Die Trasse der Stadtbahn in der Straßenmitte dient exklusiv als Ausweichmöglichkeit auf dieser sogenannten Rettungshauptachse, da dem Autoverkehr beidseits teilweise nur eine Fahrspur zur Verfügung steht.

Alle Hochbahnsteige sind in Mittellage zwischen den Richtunggleisen errichtet, es wird also stets in Fahrtrichtung links ein- und ausgestiegen. Die Hochbahnsteige sind 70 Meter lang und vier Meter breit. Fünf liegen in der Straßenmitte, einer – der Endpunkt – seitlich der Fahrbahnen. Der durchschnittliche Haltestellenabstand



Hemmingen Saarstraße, Februar 2023, der Hochbahnsteig nimmt Gestalt an



Göttinger Chaussee, September 2019, eine Straße verändert sich



Göttinger Chaussee, April 2022, Höhe Einmündung In der Rehre

INFO

Kosten

Nach dem Finanzierungsantrag von 2013 sollte das Projekt Stadtbahn Hemmingen 58 Millionen Euro kosten. Die Kostenaktualisierung im Jahr 2018 ergab 65 Mio. Euro. Grund waren neben der allgemeinen Preisentwicklung auch die vollen Auftragsbücher der Baufirmen. Im Durchschnitt steigen Baukosten jährlich um mindestens fünf Prozent. Äußere Einflüsse wie Pandemie, Ukraine-Krieg und Lieferengpässe wirkten in den vergangenen Jahren zusätzlich preistreibend. Ende 2023 stehen noch wenige Restarbeiten entlang der Strecke aus. Es wird mit Gesamtbaukosten für Stadtbahntrasse und Straßenumgestaltung in Höhe von 91 Mio. Euro gerechnet. 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten übernimmt gemäß den Förderregularien der Bund und 25 Prozent die Region Hannover. Sie finanziert auch alle nicht zuwendungsfähigen Kosten sowie die Planungskosten. 1,3 Mio. Euro gab das Land als Zuschuss für P+R- und B+R-Anlagen sowie für die Bus-Umsteigeanlage hinzu. Bauherrin und spätere Eigentümerin der Verkehrsanlagen ist die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH

beträgt 520 Meter. Alle Hochbahnsteige haben grundsätzlich zwei barrierefreie Zugänge über rollstuhlgerecht ausgeführte Rampen: maximal sechs Prozent Neigung mit Zwischenpodesten. Treppen gibt es nicht. Zur Standardausstattung gehören ein Unterstand, Sitzmöglichkeiten und Fahrausweisautomat sowie kombinierte Notruf- und Infosäulen. Über die Zugfahrten informieren digitale Anzeigen der dynamischen Fahrgastinformation. Bodenelemente leiten sehbehinderte Menschen, übrigens auch in allen Kreuzungsbereichen und Zugängen. Bei einer Bahnsteighöhe von 81,5 Zentimetern über der Schienenoberkante und einem Restspalt von maximal fünf Zentimetern Breite ist der Zugang zu den meisten Stadtbahnwagen nahezu niveaugleich möglich. Auf der Hemminger Strecke werden zunächst die grünen Stadtbahnwagen des Typs TW 6000 und die silbernen



Fundstücke: Altmetall am Waldschlösschen

TW 2000 eingesetzt. Grund ist, dass auf dem Fasanenkrug-Ast der Linie 13 noch einige Haltestellen nicht mit Hochbahnsteigen ausgerüstet sind – bis dahin fahren die Stadtbahnfahrzeuge mit Klapptrittstufen.



Das Areal des späteren Endpunktes, Baumfällarbeiten Anfang 2019

Hemmingen ist nach Ronnenberg, Laatzen, Sarstedt, Langenhagen, Garbsen und Isernhagen die siebte Umlandkommune mit Stadtbahnanschluss. Gerechnet wird mit rund 5.800 Fahrgästen täglich; diese erreichen die hannoversche Innenstadt (U-Bahn-Station Kröpcke) ab Hemmingen/Zentrum in exakt 15 Minuten. Im Einzugsgebiet der sechs neuen Haltestellen leben rund 9.200 Menschen, im Umfeld befinden sich etwa 5.300 Arbeitsplätze. Es wird mit Pendlern in beiden Richtungen gerechnet. Die Buslinie 300 bleibt zusätzlich zur Stadtbahn bestehen und fährt weiter zwischen Pattensen und Hannover durch Hemmingen. Nur in Oberricklingen wird der Fahrweg des sprintH 300 verändert.



Erdmassen mussten bewegt werden, Juni 2021



Das Kehrgleis am Ende des Hemminger Endpunktes im November 2023



Kurz vor der Fertigstellung im Oktober 2023

Bis zur Landwehrschanke

Der Süden Ricklingens war schon ab dem Jahr 1900 Ziel der hannoverschen Straßenbahn. Bis 1955 fuhr sie zur „Landwehrschanke“.

Am 8. September 1900 fuhr die elektrische Straßenbahn erstmals über ihren bisherigen Ricklinger Endpunkt an der Beekestraße hinaus. Neues Ziel zunächst nur jedes zweiten Zuges war die Haltestelle Landwehrschanke. Entlang der Straßen In den Eichhölzern, Hahnensteg und parallel zum Mühlenholzweg führte die Strecke zu den Ausflugszielen Landwehrschanke und Ricklinger Waldschlösschen. Zwischen beiden wendeten die mit einer rechteckigen, diagonal geteilt grün-roten Kenntafel gekennzeichneten Wagen. Mit der Einführung von Liniennummern im Jahr 1906 wurde hieraus die Linie 7. Anlieger gab es entlang der Strecke allerdings nur wenige: Das heutige Oberricklingen war erst in einem engen Bereich um Schnabel- und Menzelstraße bebaut, das kleine Dorf Hemmingen wie auch das deutlich



*„Straßenbahn-Warteraum“ an der Endstelle Landwehrschanke im Jahr 1949: Das kleine Gebäude umfasste auch einen Dienstraum für das Personal. Im Hintergrund der Ricklinger Friedhof.
Quelle: ÜSTRA-Archiv*



*Rein weibliche „Zugmannschaft“ mit ihrem Zug der Linie 7 an der Endstelle Landwehrschanke, um 1915.
Quelle: Sammlung Achim Uhlenhut*

INFO

Warteraum

Von der einstigen Straßenbahn-Wendeschleife zwischen Landwehrschanke und Ricklinger Waldschlösschen ist nichts mehr zu sehen. Sie lag genau dort, wo heute die neue Straßen-Querverbindung „Oberricklinger Tor“ auf die Bundesstraße Frankfurter Allee trifft. Etwas weiter westlich, gleich gegenüber dem Haupteingang zum Stadtfriedhof Ricklingen, gibt es dennoch einen baulichen Zeitzeugen. Neben den zwei fast bis an die Göttinger Chaussee reichenden Abstell- und Güterladegleisen wurde Ende der 1940er-Jahre aus Trümmerschutt ein kleines Gebäude mit „Straßenbahn-Warteraum“ und Dienstzimmer errichtet. Es steht dort nach anderer Nutzung durch einen Steinmetzbetrieb noch heute und erinnert, von der Stadtbahn aus gut sichtbar, an die erste Schienenverbindung in Ricklingens Süden.



Gastwirtschaft „Zur neuen Landwehrschenke“ in Ricklingen, um 1907. Links markiert ein Schild den Weg zur Haltestelle der Straßenbahn.
Quelle: Sammlung Achim Uhlenhut

größere Wettbergen als nächste Ortschaften noch einen langen Fußmarsch entfernt. Der Stadtfriedhof Ricklingen entstand erst ab 1908 als „Hauptfriedhof Linden“. 1920 wurde nicht nur die bis dahin selbstständige Stadt Linden nach Hannover eingemeindet, sondern auch der Endpunkt um zwei Güterlade- und Abstellgleise sowie eine Wendeschleife erweitert. Möglicherweise war an eine weitere Streckenverlängerung in Richtung Süden oder nach Wettbergen gedacht. Die Straßenbahn endete hier allerdings weiter innerhalb von Hannovers Stadtgrenzen – nahe der heutigen Trasse nach Hemmingen.

Während heute die Umlegung der Bundesstraße B 3 den Bau der Stadtbahn nach Hemmingen erst möglich machte, beendete der B 3-Neubau („Südtangente“) 1955 das Dasein der Vorgänger-Straßenbahnstrecke zur Landwehrschenke. Am 27. März 1955 fuhr hier wegen beginnender Bauarbeiten an der Frankfurter Allee südlich des heutigen Landwehrkreisels die letzte Linie 7. Zunächst pendelten ersatzweise Busse ab Schleife Beekestraße – gleich mit der Option, diese neue Linie W (später 36, heute 363) in das neu besiedelte Westerfeld zu verlängern. So geschah es dann auch. Doch erst mit der Stadtbahn nach Hemmingen ist mehr als 68 Jahre nach der damaligen Stilllegung Alt-Ricklingen wieder umsteigefrei mit dem Stadtfriedhof Ricklingen verbunden.



Ansichtskarte mit einer Straßenbahn nahe der Endstelle Landwehrschenke, etwa in der Mitte zwischen den beiden Ausflugslokalen, um 1911.
Quelle: Sammlung Achim Uhlenhut



Endhaltestelle der Linien 7 und 14 in Oberricklingen an Wallensteinstraße und Hamelner Chaussee, mit ganz neuem Unterstand nebst Kiosk und – im Hintergrund – dem weitgehend unbebauten Mühlenberg. Quelle: ÜSTRA-Archiv (Lill)

INFO

Oberricklingen 1956

Ohne Schienen entlang der Wallensteinstraße kein Abzweig nach Hemmingen. Die Straßenbahnstrecke von der Beekestraße bis zur Hamelner Chaussee wurde am 11. November 1956 für die Linien 7 und 14 eröffnet. Der Festakt fand in Höhe des damaligen Riki-Kinos statt. Seit Stilllegung der Strecke zur Landweherschänke im März 1955 endeten alle Straßenbahnen in Ricklingen an der Beekestraße. Oberricklingen aber wuchs schnell, die Verkehrsnachfrage brachte den Busanschluss trotz Anhängerbetrieb und dichtem Takt ans Ende seiner Leistungsfähigkeit. Die Straßenbahn schaffte mehr – nach nur vier Monaten Bauzeit für zwei Streckenkilometer. Große Teile der Strecke wurden weitsichtig auf separatem Bahnkörper angelegt. So war die Umstellung auf Stadtbahnbetrieb im Herbst 1975 kein Problem, ebenso der Anschluss der Stadtteile Mühlenberg (1977) und Wettberg (1999) durch Streckenverlängerungen.



Gleisbauarbeiten kurz vor der damaligen Wendeschleife Oberricklingen an der Wallensteinstraße. Heute beginnt etwa hier die Tunnelrampe Richtung Mühlenberg. Quelle: ÜSTRA-Archiv (Wilhelm Hauschild)



Streckeneröffnung nach Oberricklingen am 11. November 1956, Ansprache von Oberstadtdirektor Karl Wiechert (vorne links) in Höhe Ricklinger Kino vor Abfahrt des Sonderzugs. Quelle: ÜSTRA-Archiv (Wilhelm Hauschild)



Die einmalige Eröffnungskinderbahn nach Rückkehr vom Endpunkt Oberricklingen in Höhe Ricklinger Kino. Quelle: ÜSTRA-Archiv (Wilhelm Hauschild)



Das baumumstandene „Ricklinger Waldschlösschen“ in den frühen 1920er-Jahren. Links im Hintergrund ist gerade noch eine wartende Straßenbahn zu erkennen. Quelle: Sammlung Achim Uhlenhut

Die Drei von der infra

infra-Geschäftsführer Christian Weske, Betriebsleiter Martin Vey und Bauherrenvertreter Lars-Hendrik Hoppe über den Termindruck beim Bau, das Lösen unerwarteter Probleme und den Umgang mit Kritik.



■ *Eine Stadtbahnstrecke nach Hemmingen stand schon seit Jahrzehnten bei Planern und Politikern auf der Agenda. Warum hat das alles bis heute gedauert?*

Christian Weske: Eigentlich haben wir mit den Planungen für das Projekt tatsächlich schon vor mehr als 30 Jahren begonnen. Die ersten Machbarkeitsuntersuchungen sind von 1991. Richtige Planungen wurden Ende der 1990er-Jahre gestartet. Dann hat aber die Expo den Streckenbau nach Hemmingen und auch den Bau der B3 verzögert, weil andere Maßnahmen wichtiger waren.

Martin Vey: Es war immer klar, die B3-Ortsumgehung muss fertig sein, bevor man die Stadtbahn in Hemmingen baut. Ohne die neue B3 hätte es die Strecke nicht gegeben. Deren Bau wurde durch Klagen weiter verzögert.

■ *Von den ersten Leitungsarbeiten 2016 bis zur Inbetriebnahme 2023: Waren Sie während der ganzen Bauzeit immer fest davon überzeugt, dass das Projekt wirklich pünktlich fertig wird?*



Christian Weske: Es gab zwischenzeitlich Befürchtungen, die Fördermöglichkeiten durch den Bund könnten entfallen und das Projekt zum Scheitern bringen. Das ist zum Glück nicht passiert, die Regelungen und Gesetze dafür wurden verlängert. Seit 2018 stand das Datum Ende 2023 als Fertigstellungstermin, der beim ersten Spatenstich offiziell verkündet wurde.

Lars-Hendrik Hoppe: Kurz vor dem Ziel wurde es tatsächlich noch eng. Die Gründe dafür liegen im

russischen Angriffskrieg in der Ukraine. Insbesondere bestimmte elektrotechnische Komponenten haben inzwischen unheimlich lange Lieferzeiten. Das gilt etwa für Bauteile, die am Endpunkt beim Gleichrichterwerk, das die Stadtbahnen mit Strom versorgt, gebraucht werden. Hier konnten wir aber improvisieren. Probleme unterschiedlicher Art treten im Bauablauf natürlich ständig auf, bis zum letzten Tag eigentlich. Sie waren aber immer zu lösen. Am Ende wird es zwar oft knapper als gedacht, aber der Termin der Inbetriebnahme stand nie infrage.

Christian Weske: Der Termin hätte aber durchaus kippen können, weil die neue B3 verspätet für den Verkehr freigegeben wurde. Obwohl deshalb der Durchgangsverkehr weiter über die Göttinger Landstraße rollte, hat uns die Stadt Hemmingen erlaubt, dort planmäßig mit Leitungsarbeiten zu beginnen. Dadurch wurde eine Verzögerung von einem Jahr verhindert, um den Preis großer Verkehrsbehinderungen, die bei den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern verständlicherweise für Ärger gesorgt haben.

■ *Sperrungen, Umleitungen, Baulärm, Staub: Sie haben den Menschen rund um die Baustellen viel abverlangt. Wie groß war der Unmut?*



Martin Vey: Beschwerden bleiben bei einem solchen Projekt nicht aus. In Hemmingen sorgten die Sperrungen und Staus für den meisten Ärger. Dort gab es häufig Umleitungen über zum Teil ohnehin stark

befahrene Querstraßen der Göttinger Landstraße. Die Menschen mussten sich mehrfach an veränderte Verkehrsführungen gewöhnen. Darüber war der Unmut verständlicherweise groß. Alles in allem gab es jedoch eine recht große Akzeptanz. Es ist wichtig, Betroffene rechtzeitig über Einschränkungen zu informieren und die Gründe dafür zu erklären.

■ *Wie erreichen Sie die Menschen, um ihnen Erklärungen zu geben?*

Lars-Hendrik Hoppe: Über Verkehrseinschränkungen haben wir die Öffentlichkeit stets durch Pressemitteilungen informiert, direkt Betroffene erhielten Informationskarten. Außerdem wurden seit dem ersten Spatenstich neun Ausgaben unserer Baustellenzeitung „Nachbargleis“ mit ausführlichen Erläuterungen zu den Bauabläufen verteilt. Es ist grundsätzlich sehr wichtig,

auf Fragen oder Beschwerden schnell und direkt zu reagieren. Gut aufgenommen wurde die Möglichkeit zum Kontakt vor Ort. Die regelmäßige Bürgersprechstunde im Baubüro an der Göttinger Landstraße hat sich bewährt. Hier habe ich viele Gespräche geführt, Fragen beantwortet und Beschwerden entgegengenommen. Jeder konnte Mails schicken oder anrufen und sich mit uns austauschen.

■ *Bei einem Großprojekt liegen auch Stolpersteine im Weg. Welche waren das, wie haben Sie die beseitigt?*

Christian Weske: Probleme wurden durch gemeinsame Anstrengungen aller in Teamwork gut gelöst. Niemand hat beim Baustart allerdings mit Ereignissen wie der Covid-Pandemie oder dem Krieg in der Ukraine gerechnet. Wirklich zu kämpfen hatten wir deshalb mit den massiven Preissteigerungen. Auf die Covid-Pandemie entfällt ein großer Teil der Mehrkosten, durch die sich der Streckenbau von rund 60 Millionen Euro auf rund 90 Millionen Euro verteuert hat.

Martin Vey: Durch die Preissteigerungen wurde es für Baufirmen oftmals sehr schwierig, ihre Kalkulationen aufrechtzuerhalten. Geholfen hat aber die Erlasslage, wonach nachträglich Mehrkosten teilweise übernommen werden konnten. Bei den Bauarbeiten sind wir zum Glück nicht auf unerwartete Hindernisse im Boden gestoßen. Es gab zudem keine Zwischenfälle im Bauablauf. Allerdings ist ein Autofahrer gegen den Hochbahnsteig in Höhe der Deveser Straße gefahren und hat ihn beschädigt. Und wir mussten einer für die Baustellenabsicherung zuständigen Firma den Auftrag entziehen, ein wirklich nicht alltägliches Ereignis.

■ *Was ist da passiert?*

Christian Weske: So etwas habe ich noch nie erlebt. Schilder wurden nicht korrekt aufgestellt, Termine und Fristen nicht eingehalten, die Teilnahme an Besprechungen versäumt, Kontrollen nicht in der notwendigen Qualität gemacht.



Lars-Hendrik Hoppe: Es gab zum Beispiel Situationen, in denen Autofahrer nicht wussten, ob sie rechts oder links an der Absperrbake vorbeifahren sollten. Es gab zu Recht viele Beschwerden, auch seitens der Stadt Hemmingen. Die Kündigung war unvermeidlich. Danach lief alles besser, niemand hat sich mehr beschwert.

■ *Am Endpunkt gibt es nicht nur einen großen P+R-Parkplatz, es wurden auch viele Stellplätze für Fahrräder errichtet. Ist das wegweisend für andere Haltestellen?*

Christian Weske: Es sind 244 Fahrradstellplätze vorhanden: einfache, abschließbare und überdachte Bügel. Wir tragen damit der Entwicklung Rechnung, dass immer mehr Menschen mit dem Rad zum Endpunkt kommen und dort in die Bahn einsteigen.

Martin Vey: Bei Neubauten werden wir das stärker berücksichtigen, zum Beispiel beim Bau der Hochbahnsteige am Fasanenkrug. Eine Nachrüstung bestehender Haltestellen ist leider oft schwierig wegen des fehlenden Platzes.



v.l.n.r.: Betriebsleiter Martin Vey, Bauherrenvertreter Lars-Hendrik Hoppe und Geschäftsführer Christian Weske

Start in den Süden

In Oberricklingen schafft die Stadtbahn neue Verbindungen, ihr Bau veränderte das Stadt- und Straßenbild erheblich – zum Positiven.

Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Stadtbahnstrecke nach Hemmingen wurde von Norden beginnend gebaut: Die eigentlichen Bauarbeiten der Verkehrsanlagen starteten – nach den obligatorischen Kanalbauarbeiten und Leitungsverlegungen im Untergrund – im Sommer 2019 in der Göttinger Chaussee direkt an der Kreuzung mit der Wallensteinstraße. Schon wenig später lagen hier die ersten Schienen. Dabei waren Um- und Neubau der Verbindung zwischen Wallensteinstraße und Stadtfriedhof Ricklingen aufwändig. Vorgegangen wurde in sechs 250-Meter-Abschnitten mit jeweils halbseitigem Bau. Mehrfach musste dafür der – mindestens in einer Fahrrichtung beibehaltene – Kraftfahrzeugverkehr während der Umgestaltung des Straßenraums verlegt und auch über die schon nahezu fertiggestellte Gleisstrasse geführt werden. Für Anwohner sowie Rad- und Autofahrende eine starke Belastung, aber das Ergebnis überzeugt: So ansprechend wie jetzt war dieser Straßenzug wohl nie zuvor gestaltet.

Die Neubaustrecke zweigt westlich der Haltestelle Wallensteinstraße von der nach Wettbergen führenden Trasse ab. Die im September 2005 von der anderen Seite der Kreuzung hierher verlegte Hochbahnsteig-Haltestelle wurde gleich so errichtet, dass die Bögen gen Süden ohne weitere Bauarbeiten passten. Hier war die kommende Streckenführung daher schon seit Jahren erkennbar. Die beiden Weichen des Abzweigs nahe der Haltestelle Wallensteinstraße wurden allerdings erst im September 2023, exakt drei Monate vor Inbetriebnahme der Strecke, eingebaut. Das vermied vorzeitigen Verschleiß und Abnutzung ohne betrieblichen Nutzen.

Mit dem Stadtbahnbau wurde der Straßenraum in der Göttinger Chaussee neu aufgeteilt. Er bietet jetzt außer der mittigen grünen Trasse auch klar erkennbare Streifen für Rad- und Fußgängerverkehr. An der Kreuzung Wallensteinstraße musste die Fahrbahn für zwei Abbiegespuren verbreitert werden. Eingriffe in den städtischen Kinderspielplatz waren unvermeidbar,



wurden aber bei seiner Neukonzeption bereits frühzeitig berücksichtigt. Dafür gibt es neue Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg.

Zwei Haltestellen

Zwischen den Einmündungen von Schnabel- und Tillystraße/Unter den Birken liegt der erste neue Hochbahnsteig. Er ersetzt die bisherige Bushaltestelle Menzelstraße. Die neue Stadtbahnhaltestelle „Unter den Birken“ ist beidseits über ampelgesicherte Überwege zu erreichen. Um Platz zu sparen, wurde eine Abbiegerspur für den Autoverkehr hier hinter der Haltestelle im stadtauswärts führenden Stadtbahngleis eingerichtet. Gegenseitige Behinderungen sind aber über die Signalschaltung ausgeschlossen. Begleitet ist der Hochbahnsteig von mehr als 30 Fahrrad-Abstellbügel beidseits der Straße. Südlich der Einmündung Am Grünen Hagen weitet sich die Stadtbahnstrecke erneut für die zweite Hochbahnsteig-Haltestelle Stadtfriedhof Ricklingen. Auch hier sind beide Zugänge ampelgesichert, der südliche führt direkt zum Haupteingang des Stadtfriedhofs. Es gibt beidseits einige Fahrradbügel.

Südlich der Haltestelle Stadtfriedhof Ricklingen ist ein einfacher Gleiswechsel eingebaut. Bei Bedarf, etwa bei Streckensperrungen wegen Bauarbeiten oder Unfällen, können die Stadtbahnzüge hier in beide Fahrtrichtungen zur Rückfahrt wenden. Die Streckenlänge bis zur Kreuzung In der Rehre reicht aus, um dies auch 75 Meter langen Dreiwagenzügen ohne Behinderung des übrigen Verkehrs zu ermöglichen. Ein weiterer Gleiswechsel wurde während des Anschlusses der neuen Strecke übrigens östlich der Hochbahnsteig-Haltestelle Wallensteinstraße eingebaut. Hier können im Störfall Dreiwagenzüge wenden, entweder aus und in Richtung Innenstadt oder über Eck zwischen Wettbergen und Hemmingen. Dies erlaubte das 1975 angelegte Kehrgleis Wallensteinstraße nicht, zumal es nur für die damals üblichen Zweiwagenzüge bemessen wurde.



INFO

Anne-Stache-Allee

Der Hochbahnsteig Wallensteinstraße nebst Abzweig von der Wettberger Stadtbahnstrecke nach Hemmingen liegt an der Anne-Stache-Allee. Sie wurde erst vor wenigen Jahren so benannt. Für viele Hannoveraner begann die Wallensteinstraße gefühlt stets an der Beekestraße. Tatsächlich aber gehörte der Abschnitt vom Freizeitheim über die Schnellwegbrücke bis zur Göttinger Chaussee vom Namen her zum Ricklinger Stadtweg. Seit dem 29. Juni 2020 heißt er Anne-Stache-Allee. Oberamtsrätin Annelore Stache (28. Juni 1950 – 7. April 2019) wurde mit der Namensgebung für ihr umfangreiches ehrenamtliches Engagement in Ricklingen geehrt. So war sie über 20 Jahre kommunalpolitisch aktiv, davon 12 Jahre im Stadtbezirksrat; sie wirkte in der Arbeitsgemeinschaft Ricklinger Vereine allein zwölf Jahre als Vorsitzende mit, in der Bürgerinitiative Schünemannplatz, im Denkmalausschuss Ricklingen sowie im Helferkreis des Asylbewerberheims Munzeler Straße. Die „Grande Dame“ der mehr als 40 Ricklinger Vereine organisierte, gestaltete und betreute zahlreiche Veranstaltungen (so auch die Eröffnungsfeier für die Umsteigeanlage Bahnhof Linden/Fischerhof 2006), war Ehrensensatorin der „Fidelen Ricklinger“. Am 27. August 2016 wurde ihr der Ehrentitel „Ricklinger Deichgräfin“ verliehen. Der unüblich schnellen Straßenumbenennung auf Vorschlag eines Einwohners stimmten alle politischen Fraktionen nur 13 Monate nach ihrem Ableben zu. Alle hielten die Schnellwegbrücke zwischen den Stadtteilen Ricklingen und Oberricklingen für einen exzellent geeigneten Straßenzug, um Anne Staches Erbe als „Brückenbauerin“ zwischen allen Parteien und Vereinen im Stadtbezirk gebührend zu würdigen.



Eine große und eine kleine Brücke

Rund um die Stadtgrenze zwischen Hannover-Ricklingen und Hemmingen-Westerfeld ist (fast) nichts mehr, wie es war.

Zum ersten – nördlichen – Bauabschnitt gehört auch der Bereich rund um die neue Überführung der Bundesstraße B 3 an der Stadtgrenze zwischen Hannover und Hemmingen. Wer Straße und Umfeld heute betrachtet, kann kaum mehr ahnen, wie es hier vor Baubeginn aussah. Fixpunkte sind nur noch einige Gebäude und die Friedhofsmauer. Sämtliche Straßenführungen wurden verändert. Einst gab es hier stauträchtige Einmündungen, enge Bögen und insgesamt wenig Übersichtlichkeit: Gewachsene Verkehrsanlagen, weder optimal noch leistungsfähig, für Radfahrende und zu Fuß Gehende völlig unattraktiv. Alles hat sich gründlich geändert. Ein städtebauliches Plus dank Ortsumgehung und Stadtbahnbau – nach komplizierter Umbauphase mit manchen Erschwernissen.

Die Verbindung von Göttinger Chaussee und Bundesstraße 3 ist nicht mehr die Einmündung an der Stadtgrenze zu Hemmingen, sondern die neue

Verbindungsstraße Oberricklinger Tor weiter nördlich. Ihr Bau ging allen weiteren Arbeiten voraus. Es folgte eine neue Brücke über den Wasserlauf der Ihme (in Ricklingen Beeke genannt), die eigens um einige Meter nach Süden verlegt werden musste, um Platz für die große Überführung der B 3 neu zu schaffen. Im Sommer 2016 konnte deren Bau als nördlicher Auftakt von 7,5 Kilometern Ortsumgehung beginnen. Die Stadtbahnbrücke über die Ihme wurde vom Land Niedersachsen für die infra mitgebaut, da beide Bauwerke unmittelbar nebeneinander liegen. Erst nach Abschluss dieser Arbeiten war der Weg frei für den neuen, geschmeidigen Übergang von Göttinger Chaussee (Hannover) in Göttinger Landstraße (Hemmingen) samt Stadtbahntrasse in der Mitte. Die Schienen wurden hier allerdings erst ab Sommer 2022 verlegt, die Fahrleitungen im Sommer 2023. In den Brückenbereichen ist die Stadtbahntrasse verständlicherweise nicht als grünes Gleis angelegt. Auf von der alten Fahrbahn der B 3 befreitem Platz wurde für die Stromversorgung der Stadtbahn ein Gleichrichterwerk errichtet, die nicht mehr erforderliche alte B 3-Brücke über die Ihme wurde abgerissen, der Rest begrünt. Das Flussbett wurde unter Anlage von Retentionsräumen großzügig renaturiert. Die neue B 3 überquert die Ihme heute erst einen Kilometer weiter südlich an der Mündung des Wettberger Hirtenbachs in die Ihme.



Zentrale Achse

Aus einer Bundesstraßenortsdurchfahrt wurde eine deutlich ruhigere Straße mit Stadtbahn und Grünstreifen – die neue Göttinger Landstraße.

Die neue Stadtbahnstrecke durch Hemmingen wurde nach demselben Konzept gebaut wie der Abschnitt in Oberricklingen. Allerdings kamen hier – neben der direkten zeitlichen Abhängigkeit von der neuen B 3-Ortsumgehung – weitere Herausforderungen hinzu. Eine war, die bisherigen Grundstücksgrenzen beidseits der Straße einzuhalten. Dies führte dazu, dass zwischen den ersten beiden Haltestellen das Richtung Endpunkt führende Gleis nicht als Rasengleis, sondern als straßenbündiger Bahnkörper ausgeführt wurde: Stadtbahn und Kraftfahrzeuge teilen sich hier eine Fahrspur. Nur so war es möglich, weiterhin Parkplätze am Straßenrand vorzusehen und die Veranda eines Restaurants zu erhalten. Den Kompromiss ermöglichte das gegenüber der „alten B 3“ deutlich zurückgehende Verkehrsaufkommen. Behinderungen der Stadtbahn sind also nicht zu erwarten. Zudem gilt für alle Verkehrsteilnehmer Tempo 30 – auch für die Stadtbahnen Richtung Süden zwischen den ersten beiden Haltestellen auf Hemminger Gebiet. In Fahrtrichtung Hannover dürfen die Züge dank des eigenen Bahnkörpers hingegen auch hier bis zu 60 km/h fahren.

Unmittelbar am nördlichen Ortseingang Hemmingens liegt der neue Hochbahnsteig Hemmingen/Saarstraße. Die zweigleisige Stadtbahnstrecke führt in Straßenmitte recht geradlinig gen Süden. Die zweite Haltestelle im

Ort, Hemmingen/Zentrum, ist nördlich der Kreuzung mit Deveser Straße und Kirchdamm angeordnet. Ab hier fährt die Stadtbahn wieder in beiden Richtungen auf eigenem, grünem Bahnkörper. Der dritte Hochbahnsteig, Hemmingen/Berliner Straße, ist so angelegt, dass hier über den nördlichen Bahnsteigzugang auf kurzem Weg ein einfacher Umstieg von und zu den Bushaltestellen in der Berliner Straße möglich ist. Im Umfeld der Hochbahnsteige Saarstraße und Berliner Straße sind Fahrradbügel montiert worden, insgesamt 25 Stück. Die beiden bisherigen Busbuchten der Haltestelle Weetzener Landstraße beidseits der Göttinger Landstraße wurden entsiegelt, ihre Flächen teilweise dem Gehweg zugeschlagen, teilweise begrünt. Rund 50 Meter südlich der Kreuzung Weetzener Landstraße verlässt die Stadtbahntrasse die Mittellage und wechselt vor dem Endpunkt in östliche Seitenlage, kreuzt dafür die Fahrspur der Fahrtrichtung Hannover.



Der Endpunkt Hemmingen

Niveaugleicher Übergang zwischen Stadtbahn und Bus, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pkw, alles barrierefrei und gut beleuchtet – so sieht ein moderner Endpunkt aus.

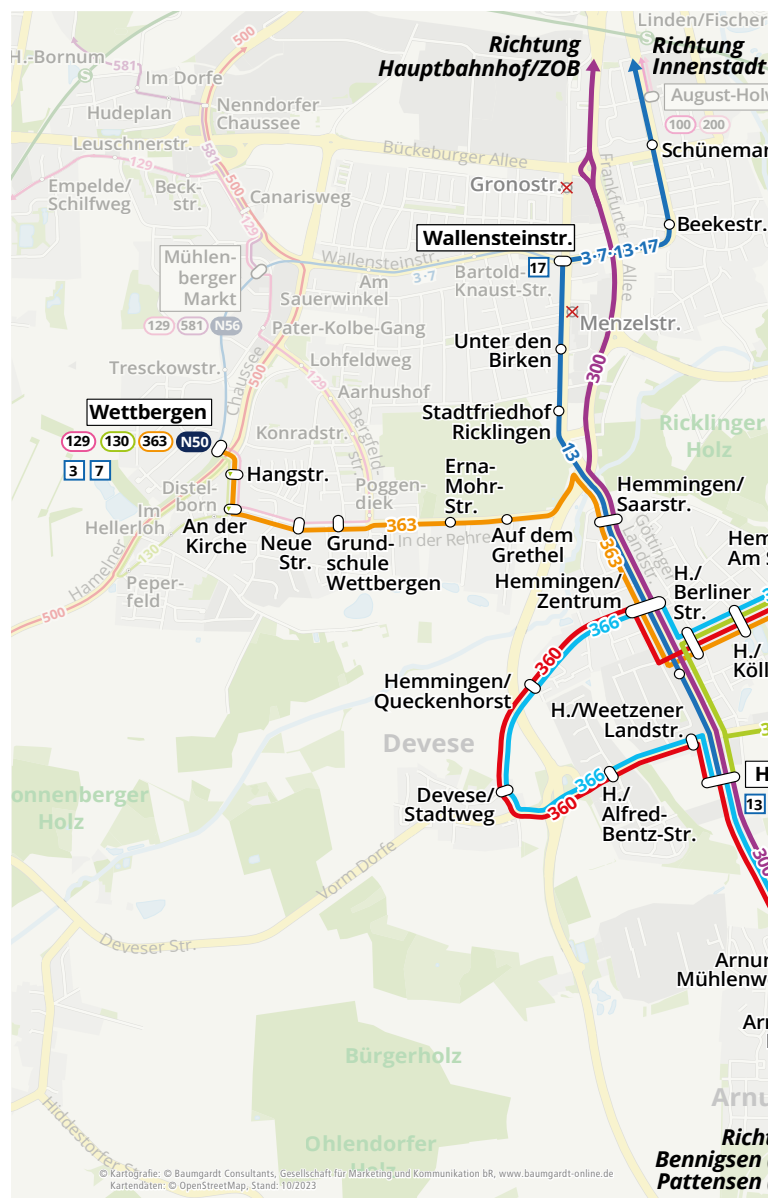
Die Umsteigeanlage Hemmingen ist eine optimale Anlage, die bereits eine spätere Streckenverlängerung nach Arnum berücksichtigt und auch danach sämtliche Funktionen behalten wird. Nach sorgfältiger Standortwahl konnte nahe dem südlichen Ortsrand von Hemmingen-Westerfeld buchstäblich „auf der grünen Wiese“ geplant und gebaut werden. Zunächst verlassen die beiden Stadtbahngleise die Mittellage und kreuzen südlich der Kreuzung Weetzer Landstraße ampelgesichert die nach Hannover führende Fahrbahn. Die gesamte Umsteigeanlage wurde östlich der Göttinger Landstraße angelegt, auf einer vormaligen Brache direkt neben der alten B3. Die Gesamtfläche gehörte mehreren Grundstückseigentümern, ein Bereich war zeitweise vom Bauhof der damaligen Gemeinde Hemmingen-Westerfeld belegt. Baubeginn für die Verkehrsanlagen war nach Boden- und Kanalbauarbeiten Anfang 2022.

Die Wahl fiel technisch auf eine Endpunktgestaltung, bei der das Kehrgleis und die erforderlichen Weichen hinter der Haltestelle liegen. So kommen die Stadtbahnen immer am westlichen Bahnsteig an und fahren am östlichen ab. Das bleibt so auch nach der Streckenverlängerung. Für möglichst kurze Wege und wegen guter Erfahrungen mit der Bauweise wurde eine Umsteigeanlage nach dem Vorbild der Haltestelle Misburger Straße in Hannover geplant: Zwei erhöht angelegte Busfahrspuren verlaufen zwischen den Bahnsteigen mit außen liegenden Haltepositionen der Stadtbahn. Bus und Bahn halten parallel, „Backe-an-Backe“. Zum einfachen Umstieg muss nur der Bahnsteig überquert werden, ohne Niveauunterschied. Wer nicht umsteigt, erreicht über beidseitige Rampen Gehwege und Parkplätze.

Vier Buslinien vermitteln den Anschluss aller Ortsteile an die Stadtbahn. Es gibt 170 Pkw-Stellplätze, davon fünf deutlich größere, um auch Rollstuhlnutzenden den Umstieg zu Bahn und Bus leichter zu machen. Zunächst sieben Stellplätze sind mit Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge ausgerüstet. Von den 244 Fahrradstellplätzen sind 132 überdacht. Die P+R-Anlage kann später bis zum Bachlauf des Hemminger Maschgrabens östlich der jetzt bestehenden Anlagen erweitert werden. Die dafür vorgesehene Fläche ist bereits erworben und gesichert. Für die an der Haltestelle Hemmingen endenden Busfahrten – beispielsweise des Nachtliners N31 – ist eine Buswendeschleife vorhanden. Die Busspur umrundet ein Kombi-

gebäude mit Sanitärräumen für das Fahrpersonal sowie den elektrischen Anlagen für die Stromversorgung.

Die Gleise der Stadtbahn enden in Höhe des neu angelegten Kreisels, bieten Platz für 75 Meter lange Dreiwegzüge. Zum Wenden genutzt wird nur das straßenseitige westliche Gleis. Die einfache Gleisverbindung mit nur zwei Weichen ist nicht nur deutlich weniger aufwändig als ein „Hosenträger“ mit vier Weichen nebst Gleiskreuzung, sie kann auch nach Anschluss der Arnum Strecke bestehen bleiben. Das zweite – östliche – Gleis der Kehranlage ist somit zunächst ein reines Abstellgleis. Direkt daneben ist der Platz für ein optionales, bereits planfestgestelltes drittes Gleis freigehalten. Hier könnten später Stadtbahnen abgestellt werden, wenn die heutigen zwei Gleise für die Verlängerung nach Arnum angepasst und genutzt werden.



Das neue Busliniennetz ab 10. Dezember 2023

Mit Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke wird das Busnetz in und um Hemmingen angepasst.

Mit den geänderten Buslinien ergeben sich nicht nur für Hemminger Fahrgäste vielfach neue und häufigere Fahrtmöglichkeiten sowie mehr und bessere Anschlüsse an das Stadtbahnnetz – mit den Buslinien 300, 360, 363, 365, 366 und 367 sowie dem NachtLiner N31.

Die Busse der Linie 300 (sprintH) fahren weiterhin von Pattensen kommend bis in Hannovers Innenstadt. In Hemmingen kann in die Stadtbahnlinie 13 umgestiegen werden (Endpunkt, Hemmingen/Zentrum und Hemmingen/Saarstraße). Dann fährt die Linie 300 neu über die „Schnellwege“, also via Oberricklinger Tor, Frankfurter Allee (B 3), Landwehr- und Ricklinger Kreisel direkt zum Stopp Göttinger Straße (Höhe Hanomag). Weiter geht es wie gewohnt über Deisterplatz, Schwarzer Bär, Goetheplatz, Steintor und Hauptbahnhof sowie vorübergehend bis zur Dragonerstraße, später bis zum Hauptgüterbahnhof.

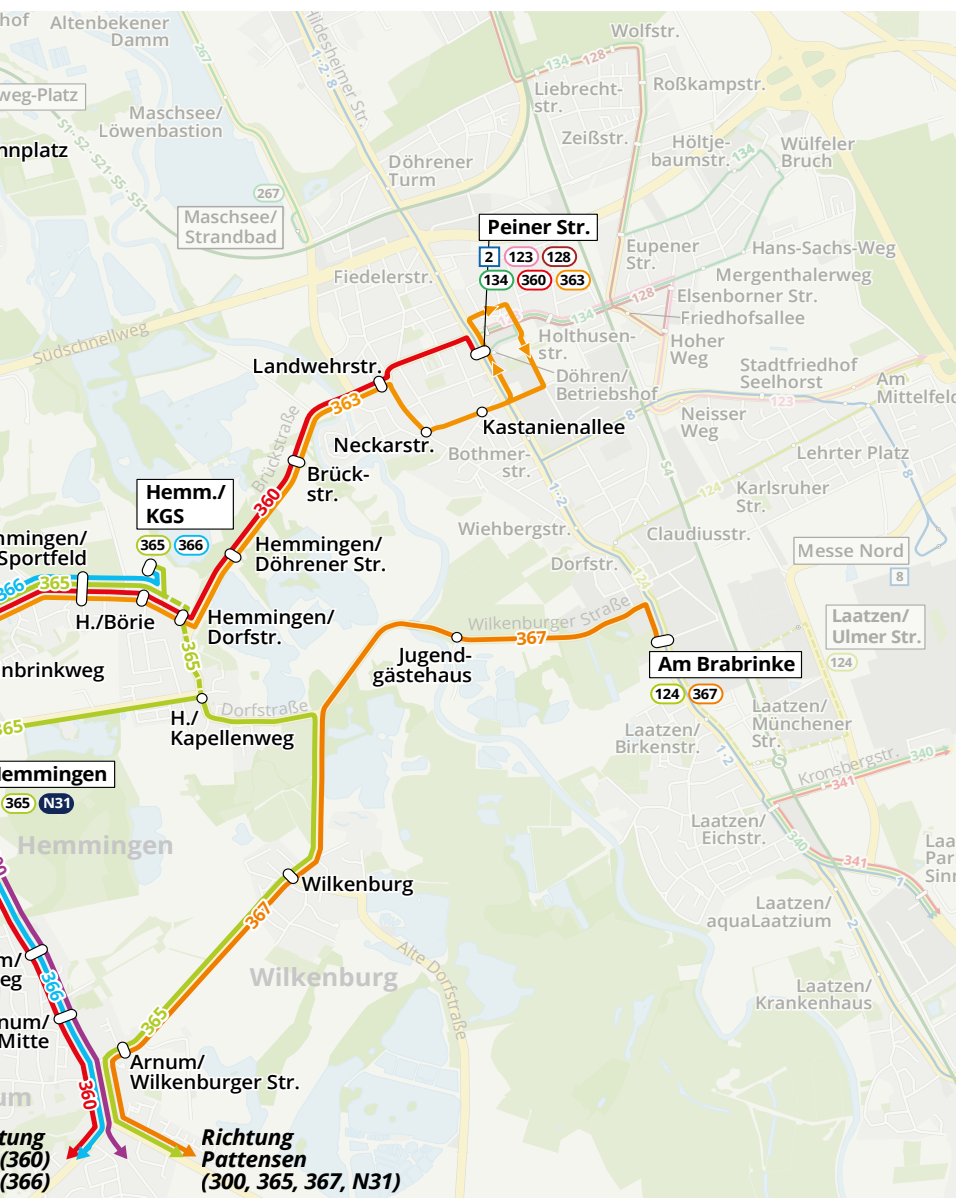
Die Linie 360 fährt von Bennigsen kommend nicht mehr zur Wallensteinstraße, sondern durch Hemmingen und Döhren zur Endhaltestelle Peiner Straße mit neuen Umsteigemöglichkeiten. Zwischen Hemmingen/KGS und Peiner Straße ersetzt die Linie 360 die bisherigen Fahrten der Linie 366. Zusammen bieten 360 und 366 zwischen Hiddestorf und Hemmingen/KGS über Arnum und Devese zeitweise einen 30-Minuten-Takt.

Auch die Linie 363 verkehrt zwischen Peiner Straße und Hemmingen (wie bisher), dann aber nicht weiter über die Göttinger Chaussee zur Wallensteinstraße, sondern als neue Querverbindung über die Straße In der Rehre mit zwei Haltestellen am Wohngebiet „zero:e“ zum Stadtbahn-Endpunkt Wettbergen – zeitweise alle 30 Minuten.

Die Linie 365 fährt ebenfalls nicht mehr zur Wallensteinstraße; neuer nördlicher Endpunkt ist Hemmingen/KGS. Die Linie 365 fährt von der Göttinger Landstraße eine Schleife durch die Umsteigeanlage Hemmingen. Im Jahr 2024 erhält sie noch zwei neue Haltestellen in der östlichen Weetzener Landstraße. Der weitere Fahrweg von Hemmingen/Kapellenweg über Wilkenburg, Arnum und Harkenbleck bleibt wie bisher. Zusammen mit der neuen Linie 367 ergibt sich hier wochentags ein 30-Minuten-Takt.

Die Linie 367 wird von drei Schülerfahrten wochentags auf einen Stundentakt angehoben und ab Arnum über Harkenbleck bis Pattensen/ZOB verlängert. Es entsteht eine neue Querverbindung zwischen Pattensen, Hemmingen und Hannover-Wülfel mit Umsteigemöglichkeiten an der Haltestelle Am Brabrinke zu den Stadtbahnlinien 1 und 2 sowie zur Buslinie 124.

Der NachtLiner N31 von und nach Pattensen wird nun am Endpunkt Hemmingen statt bislang an der Haltestelle Wallensteinstraße an die Stadtbahn angebunden, mit Anschluss an die Linie 13.



Eine Region, ein Verkehrsverbund

Von der Raum- und Verkehrsplanung über die Finanzierung bis zum Verkehrsverbund – die Region Hannover engagiert sich vielfach für den Nahverkehr in ihrem Bereich.

In der Region Hannover, auf einer Fläche so groß wie das Saarland, leben in 21 Kommunen 1,2 Millionen Menschen. Da entsteht viel Verkehr. Zahlreiche Einpendler aus einem weiten Einzugsbereich kommen noch hinzu, traditionell Messegäste und vermehrt auch Touristen. Es locken viele Ziele in Stadt und Region. Entsprechend wichtig und vielfältig sind auch Aufgaben und Aktivitäten der Regionsverwaltung in Bezug auf die gesamte Mobilität. Die zum 1. November 2001 aus den Kommunen des bisherigen Landkreises Hannover und der kreisfreien Stadt Hannover gebildete Region Hannover ist eine Körperschaft Öffentlichen Rechts. Als Verwaltungsebene übernahm sie – neben vielen anderen – in Bezug auf den Öffentlichen Personen-Nahverkehr die Aufgaben des vormaligen Kommunalverbandes Großraum Hannover.

Die Region Hannover organisiert, beauftragt und finanziert als Aufgabenträgerin den Öffentlichen Nahverkehr auf Schiene und Straße in ihrem Bereich, kooperiert mit angrenzenden Aufgabenträgern, sie stellt den Nahverkehrsplan auf und ist an Verkehrsunternehmen beteiligt. In der Regionsverwaltung zuständig ist das Dezernat IV Wirtschaft, Verkehr und Bildung. Der Ver-

kehrsdezernent ist zugleich – unter anderem – Geschäftsführer des Verkehrsverbundes GVH und Aufsichtsratsvorsitzender des Verkehrsunternehmens ÜSTRA. Der Fachbereich Verkehr mit seinen rund 150 Fachleuten kümmert sich in mehreren Teams (Verwaltung, ÖPNV-Auftragsmanagement, ÖPNV-Marketing, Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement, Infrastruktur ÖPNV, Infrastruktur Straße sowie Straßenmeistereien) um das Thema Mobilität heute und morgen, verlässlich und nachhaltig. Auf der politischen Ebene beraten der Verkehrsausschuss und die Regionsversammlung alle relevanten Themen anhand von der Verwaltung unter Einbeziehung externer Experten erstellter Unterlagen.

INFO

Der GVH

Der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) ist der zweitälteste Verkehrsverbund in Deutschland. Seit 1970 bereits gilt in seinem Bereich, der weitgehend der Fläche der heutigen Region Hannover entspricht, ein Tarif für alle öffentlichen Verkehrsmittel. Fahrpläne und Linienführungen wurden abgestimmt. Das war ebenso vorbildlich wie die gemeinsame, mit der Raumordnung koordinierte Verkehrsplanung. Verkehrsangebot und Gemeinschaftstarif wurden stetig weiterentwickelt, gelegentlich angepasst. Neue Fahrausweisangebote erweiterten häufig das Sortiment. Unter bestimmten Bedingungen ist – bei Zuzahlung durch den Arbeitgeber plus GVH-Förderung – aktuell sogar ein Nulltarif für Kunden möglich. Seit Anfang 2013 ist der GVH, zuvor eine GbR der Verkehrsunternehmen, eine GmbH mit der Region Hannover als größter Anteilseignerin (51%). Die restlichen 49 Prozent teilen sich die im GVH aktiven Verkehrsunternehmen entsprechend ihrer jeweils aktuellen Anteile am Nahverkehr. Der GVH hat keine eigenen Mitarbeiter, er nutzt die Expertise von Fachkräften aus Regionsverwaltung und Verkehrsunternehmen.



Nächstes Ziel: Klimaneutralität

Nahverkehrs- und Verkehrsentwicklungsplan zeigen, wie es mit der Mobilität in der Region Hannover weitergehen soll.

Der Nahverkehrsplan

Alle fünf Jahre stellt die Region Hannover als zuständige Aufgabenträgerin und Planungsbehörde für den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) einen Nahverkehrsplan (NVP) auf. Darin wird festgelegt, welchen Umfang und welche Qualität der ÖPNV in der Region Hannover haben und wie er sich weiterentwickeln soll. Der Nahverkehrsplan dient als dokumentiertes Lenkungsinstrument für die Entwicklung des gesamten ÖPNV auf der Schiene (S-Bahn, RE, RB) mit Regional- und Stadtbus sowie der Stadtbahn – sowohl in den Kernstädten als auch in den ländlichen Bereichen. Der NVP führt alle Planungen auf, die die Region Hannover in eigener Entscheidungsverantwortung und in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden während der Laufzeit und perspektivisch darüber hinaus prüfen und umsetzen will. Der NVP ist zudem unter anderem Basis für Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen und Voraussetzung für die Projektförderungen durch das Land. Die Region Hannover wiederum bindet sich mit dem Nahverkehrsplan an die politisch beschlossenen Ziele, Vorgaben und Maßnahmen. Sie ist – wie alle Aufgabenträger – zur Aufstellung des NVP nach § 6 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) sowie zu bestimmten Inhalten nach § 8 Abs. 3 Personen-Beförderungsgesetz (PBefG) verpflichtet. Doch geht es inzwischen um mehr als das Notwendige: Es gilt, für eine klimaneutrale Region eine weitreichende CO₂-Reduktion verkehrsbedingter Emissionen zu erreichen – auch durch steigende Fahrgastzahlen.

INFO

Schon der 5. „NVP“

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan der Region Hannover wurde am 20. Juli 2021 von der Regionsversammlung beschlossen. Er ist nach den Plänen von 1997, 2003, 2008 und 2015 bereits der fünfte NVP mit dem räumlichen Geltungsbereich der heutigen Region Hannover. Die Arbeiten zur Aufstellung des Nahverkehrsplans 2026 starten 2024, voraussichtlich im Sommer 2025 werden die Inhalte des Verwaltungsentwurfs diskutiert. Auch der NVP 2026 wird dann wieder fünf Jahre lang verbindliche Planungsmaßgabe sein.

INFO

Mehr Mobilität, weniger Verkehr

Gemeinsame Vision des Bündnisses für Verkehrswende in der Region Hannover: „Wir möchten, dass alle Menschen umweltschonend und sicher mobil sein können. Wir handeln innovativ, klimabewusst und sozial. Wir nehmen den Klimaschutz als Maßstab für unsere Mobilität und stellen den Menschen dabei in den Mittelpunkt. Denn die Verkehrswende ermöglicht mehr Mobilität – bei weniger Verkehr.“

Der Verkehrsentwicklungsplan 2035+

Weniger Autos, mehr ÖPNV und Radverkehr: Die Verkehrswende steht für die Region Hannover ganz oben auf der Agenda. Wie sie gelingen und die Region Hannover bis 2035 klimaneutral werden kann, zeigt der Verkehrsentwicklungsplan VEP 2035+ auf. Im „Aktionsprogramm Verkehrswende“ des VEP 2035+ ist als Etappenziel eine Minderung verkehrsbedingter CO₂-Emissionen um 70 Prozent gesetzt. Das wird ohne eine deutliche Reduktion des Autoverkehrs nicht gelingen. Dazu beitragen sollen konkrete Maßnahmen wie beispielsweise eine gerechtere Aufteilung des Straßenraums oder eine Verdoppelung der mit Rad und ÖPNV zurückgelegten Kilometer bei Halbierung der Pkw-Verkehrsleistung. Um dies zu erreichen, müssen die Angebote in der Region für alle Zielgruppen attraktiver werden und zugleich deutlich mehr Kapazität bieten. Das Stadtbahnnetz wird weiter ausgebaut, die Optionen dafür sind Gegenstand des Masterplans Stadtbahn. Im Busnetz wird es neben den starken sprintH-Linien auch das On-Demand-System sprinti geben. Bei S- und Regionalbahnlinien ist ein Zielnetz umrissen, mit auszubauender Infrastruktur, neuen Linien und dichteren Takten. Gelegenheits- und Seltennutzer erhalten auch über digitale Angebote neue Anreize zum Umsteigen. Mobilitätslösungen werden für optimale Verbindungen verknüpft. Der Radverkehr erhält ein regionales Netz aus Radschnellwegen und -vorrangrouten, die kommunale Radverkehrsnetze verbinden. Weitere Vorschläge betreffen unter anderem die Schaffung von Mobilstationen oder die Bahnhofsumfeldgestaltung. Der VEP 2035+ wurde im Juli 2023 mit großer Mehrheit von der Regionsversammlung beschlossen. Alle Vorhaben sind zeitnah anzugehen. Das „Mobilnetzwerk Hannover“ wird dies voranbringen.

Klare Ziele für die Verkehrswende:

*Mehr Radverkehr, die Fahrgäste im ÖPNV verdoppeln und den Autoverkehr halbieren
Fragen an den Verkehrsdezernenten der Region Hannover, Ulf-Birger Franz*

■ *Warum ist der im Juli 2023 von der Regionsversammlung beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2035+ (VEP) so wichtig für die Verkehrswende in der Region Hannover?*

Franz: Der Verkehrsentwicklungsplan, kurz VEP, gibt vor, wo wir gemeinsam in dieser Region hinwollen. Es ist ein Plan, nach dem wir die Dinge angehen wollen. Kurz: Er ist ein Aktionsprogramm.

■ *Das „+“ hinter der Jahreszahl 2035 weist darauf hin, dass nicht alle Ziele in den kommenden gut zehn Jahren zu erreichen sein werden?*

Franz: Wenn wir eine erfolgreiche Verkehrswende betreiben wollen, dann ist das ein Langstreckenlauf und kein Sprint. Als Beispiel: Die niederländische Stadt Utrecht hat in den 60er-Jahren entschieden, fahrradfreundlich zu werden, und die Umsetzung dauert bis heute an. Über Jahrzehnte wurden hier Maßnahmen umgesetzt, geleitet von einer klaren Vorstellung, einem klaren Ziel. Wenn wir im VEP formulieren, dass wir den Radverkehr und den ÖPNV verdoppeln und den Autoverkehr halbieren möchten, dann schaffen wir eine klare Orientierung für unsere eigene Arbeit, unsere Städte und Gemeinden und für alle, die daran arbeiten. Nur so lassen sich Energien fokussiert einsetzen, und vor allem: Nur so lassen sich die Menschen in unserer Region mitnehmen.

■ *Wenn Sie jemand auf der Straße fragt, was im VEP Neues drinsteht – was sagen Sie?*

Franz: Erzählen würde ich wahrscheinlich vor allem etwas über die Verbesserungen des ÖPNV, die im VEP festgelegt sind. Dass wir zum Beispiel im hannoverschen Stadtbahnnetz erstmals so etwas wie eine Ringverbindung aufbauen wollen. Dafür werden wir im Osten der Stadt eine Verbindung schaffen, die den Neubau der medizinischen Hochschule mit Stadtteilen wie Kleefeld und der List verbindet. Das ist neu, weil unser Stadtbahnsystem bisher sternförmig auf die hannoversche Innenstadt ausgerichtet war.

Neu ist auch, dass wir den S-Bahn-Verkehr im Umland verdoppeln wollen. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit der Deutschen Bahn und der Landesnahverkehrsgesellschaft soll die Voraussetzungen für die nötige Infrastruktur definieren.

■ *Der VEP funktioniert nur, wenn die Kommunen mitziehen. Wie kann das Ihrer Meinung nach gelingen?*

Franz: Wenn wir erfolgreich etwas verändern wollen, dann geht das nur gemeinsam. Wir als Region können



dafür sorgen, dass die nötige Infrastruktur geschaffen wird. Beispielsweise werden wir demnächst das On-demand-Projekt „sprinti“ auf zwölf Kommunen in der Region Hannover ausrollen. Insgesamt merken wir, dass in den Kommunen viel passiert. Insbesondere die Themen Fahrradinfrastruktur und Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten sind hier besonders präsent. Natürlich gibt es da auch immer Widerstand. In diesem politischen Aushandlungsprozess brauchen wir Rückgrat, um das durchzusetzen. Wir wissen, dass wir auf einem guten Weg sind. Wir sind froh darüber, dass dieser Kurs in der Verkehrswende so parteiübergreifend mitgetragen wird. Das gibt uns gemeinsam die Kraft, die Dinge auch umzusetzen.

■ *An welchen Projekten lässt sich die Verkehrswende für die Menschen schon greifbar machen?*

Franz: Ein im Wortsinn weithin sichtbarer Leuchtturm ist der neue Bike Tower in Wunstorf: Am dortigen Bahnhof wurde jetzt von der Region Hannover das größte vollautomatische Fahrradparkhaus Norddeutschlands mit 244 Plätzen in zwei Türmen eröffnet: Das Bike fährt hoch, die Nutzer*innen mit dem Zug weiter. Ein gutes Beispiel ist auch das Projekt Tempo 30 innerorts, das in über 20 Ortsdurchfahrten getestet werden soll. Wir sind regelrecht überrollt worden von Nachfragen, und das zeigt, dass sich das Bewusstsein verändert. Hoffentlich gibt das Land bald sein O.K. für den Modellversuch.

■ *Was ist bei der Umsetzung als Nächstes geplant?*

Franz: Mit dem Fahrplanwechsel 2023/2024 rollt der sprinti in insgesamt zwölf Regionskommunen – mit insgesamt 120 Fahrzeugen ist es das zurzeit größte On-demand-System in Deutschland: Einfach per App ein Fahrzeug zu einer virtuellen Haltestelle nach Wahl bestellen, und nach spätestens 20 Minuten kommt der Bus, der die Menschen zur S-Bahn bringt. Gerade im ländlichen Raum wollen wir die Abhängigkeit vom privaten Pkw weiter reduzieren. Außerdem beginnen wir mit dem Bau einer kleinen Fahrradautobahn. Sie soll 54 Kilometer entlang des Mittellandkanals einmal durch die Region führen.

Und dann steht der Ausbau des „Bahnknotens Hannovers“ auf der Agenda. Um die im VEP beschlossenen Maßnahmen zur Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) umsetzen zu können, müssen wir vor allem die Kapazitäten für zusätzliche S-Bahn-Verbindungen im und um den Hauptbahnhof Hannover ausbauen. Dies bedeutet zwei zusätzliche Gleise und einen Ausbau der vorgelagerten Infrastruktur einschließlich eines neuen Fahrplankonzepts. Ab Ende 2024 wird es zudem einen neuen Direktbus von Großburgwedel in die hannoversche Innenstadt geben.

Bahnsteige, Gleise und Visionen

Nach Inbetriebnahme der neuen Stadtbahn nach Hemmingen ist keineswegs Schluss mit Hochbahnsteig- und Streckenneubau.

Das Programm zur Ausstattung von Stadtbahn-Haltestellen mit Hochbahnsteigen wird fortgesetzt. Rund um den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 kommen neben den sechs neuen Haltestellen an der Hemminger Strecke drei weitere Hochbahnsteige hinzu: Wiesenaue (Linie 1), Safariweg (Linie 9) und Glocksee (Linien 10, 12). Aktuell sind 86 Prozent bzw. 172 von insgesamt 200 Stadtbahnstopps in der Region Hannover mit Hochbahnsteigen ausgerüstet. Das entspricht 86 Prozent. Einberechnet sind 19 U-Bahn-Stationen.

Die nächsten neuen Hochbahnsteige zur Inbetriebnahme im Jahr 2024 sind an den Haltestellen Freizeitheim Linden (Linien 10, 12), Rethen/Pattenser Straße (Linien 1, 2) und Gleidingen (Linie 1, neuer Endpunkt Linie 2) im Bau. Begonnen sind ferner die Vorbereitungen für den Hochbahnsteig Alter Flughafen (Linie 1). Für die dann noch nicht barrierefrei umgerüsteten Haltestellen gibt es ein bis 2030 reichendes Bauprogramm. Zunächst sind folgende Hochbahnsteige vorgesehen: Langenhagen/Angerstraße, Langenhagen/Berliner Platz, Kabelkamp, Laatzen/Park der Sinne, Laatzen/Rethener Winkel, Gleidingen/Thorstraße, Gleidingen/Am Leinkamp, Heisede/Marienburgstraße, Heisede/Langer Kamp sowie in Sarstedt Am Boksberg, Röntgenstraße und Sarstedt. In Hannover folgen Bahnhof Nordstadt, Lindener Marktplatz und Nieschlagstraße. Das Konzept ist, die noch nicht komplett barrierefrei zugänglichen Streckenlinie für Linie mit den fehlenden Hochbahnsteigen auszurüsten. Dann können auch hier die klapptrittstufenlosen, komfortablen und modernen Fahrzeugtypen TW 3000 (Baujahre 2013 bis 2020) und TW 4000 (Baujahre ab 2025) eingesetzt werden. Zudem sind noch einige Hochbahnsteige der Linie 2 zu verlängern: Auf Linien mit einsteiliger Liniennummer sollen mittelfristig in der Regel 75 Meter lange Dreiwagenzüge verkehren.

Streckenverlängerungen und Netzergänzungen sind konkret geplant von Hemmingen um

zwei Haltestellen bis Arnum (siehe rechte Seite), vom heutigen Endpunkt Garbsen um zwei Haltestellen ins Garbsener Zentrum, vom Endpunkt Langenhagen um drei Haltestellen bis zur Pferderennbahn sowie zur Anbindung der Neubauten der Medizinischen Hochschule (MHH). Hierfür ist derzeit ein Abzweig von der Strecke A-Nord in der Podbielskistraße Richtung Weidetor und neue MHH vorgesehen. Diese Strecke könnte als „Lückenschluss“ in Richtung Kleefeld/Nackenberg zugleich der Einstieg in ein Liniennetz mit tangentialen Streckenführungen sein. Als Querverbindung zwischen mehreren Stadtbahnstrecken würde sie die Innenstadt von Umsteigern entlasten können und Fahrgästen kürzere Wege ermöglichen. Ein zweiter „Lückenschluss“ soll den südlichen Kronsberg zwischen der Expo Plaza und Laatzen-Mitte erschließen. An der Haltestelle Döhrener Turm ist eine Umsteiganlage zwischen S- und Stadtbahn in der Planfeststellung. Als Abzweig von der Strecke D-West nach Ahlem ist eine neue Stadtbahnstrecke via Wasserstadt Limmer in Richtung Ahlem-Nord angedacht. Diskutiert wird immer wieder eine Südstadtstrecke in oder unter der Sallstraße, die eine Verbindung vom Hauptbahnhof/ZOB bis zum Bahnhof Bismarckstraße und gegebenenfalls eine Verbindung zur Linie 6 über die Lindemannallee schaffen würde.



Übersicht der nächsten Planungen – aktuell im Internet: <https://www.infra-hannover.de/streckenplan/>
Grafik: id-liebenau

So geht's weiter nach Arnum

Seit die Stadtbahn nach Hemmingen geplant wird, ist auch eine Weiterführung über den jetzigen Endpunkt hinaus in der Diskussion.

Schon in den 1990er-Jahren war eine Stadtbahn nach Arnum Gegenstand von Regionalplanung, Flächennutzungsplan und Machbarkeitsuntersuchungen. Auch spätere Bebauungspläne berücksichtigten diese Option. Seit Mai 2023 besteht die feste Absicht: Die Stadtbahn soll nach Arnum fahren. Die Verlängerung der Linie 13 erhält dann zwei Haltestellen am westlichen Rand des Hemminger Stadtteils: Arnum/Hoher Holzweg und an der Bockstraße den neuen Endpunkt Arnum. Eine Führung über die „alte B 3“ ist nicht möglich, da die kurvenreiche Göttinger Straße für einen eigenen Bahnkörper und Haltestellen nicht breit genug ist, Stadtbahn und Kraftfahrzeuge sich die Fahrspuren teilen und Parkplätze entfallen müssten. Auch werden hier weiterhin Busse fahren. Östlichere Trassenvarianten wurden untersucht, bieten aber eine weniger gute Erschließung.

Letzten Anstoß für die konkrete Bauplanung gab die Ausweisung von Neubaugebieten im Norden und Westen Arnums für bis zu 1.250 mögliche Neu-Bürgerinnen und -Bürger. Die nun gefundene Lösung sieht eine knapp 1,6 Kilometer lange Stadtbahntrasse vor. Sie quert gleich südlich der Haltestelle Hemmingen die Göttinger Landstraße. Sie verläuft dann – von einem Radweg begleitet und weitgehend mit Rasengleis – geradlinig zwischen dem heutigen westlichen Ortsrand Arnums und künftigen Neubauten. Entlang der Strecke wurden sechs mögliche Positionen für die Haltestellen untersucht. Geplant werden nun eine Haltestelle südlich des Hohen Holzwegs und der Endpunkt nördlich der Bockstraße. Mit Rücksicht auf die Anlieger wird es keinen zusätzlichen P+R-Parkplatz geben, wohl aber Abstellmöglichkeiten für 200 Fahrräder.

Gerechnet wird mit rund 3.000 Fahrgästen täglich, womit sich die Fahrgastzahlen auf dem Hemminger

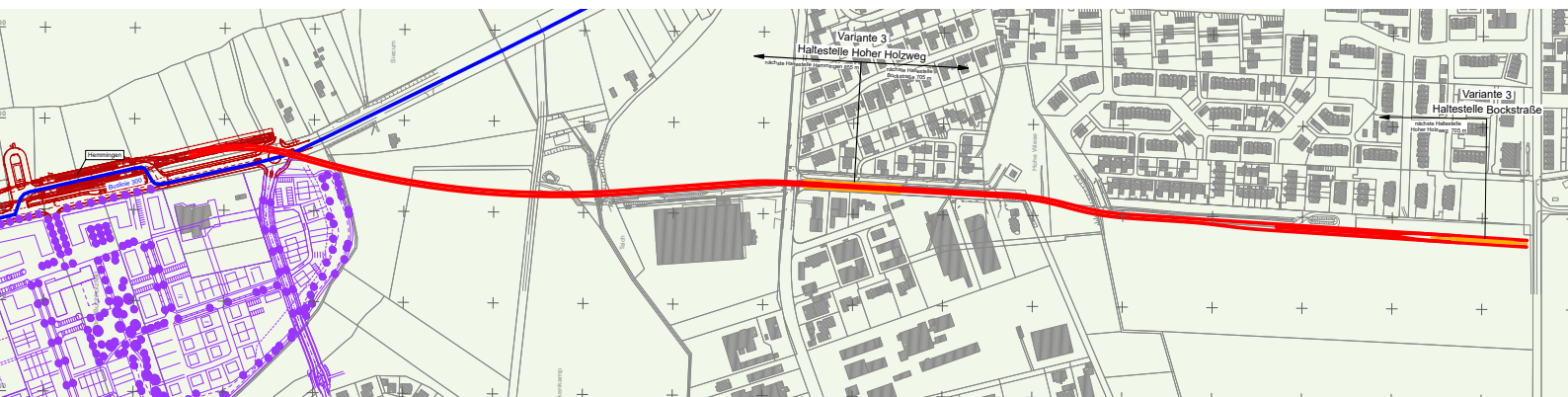


INFO

Zeitplan für Arnum

Eine erste, rege besuchte Informationsveranstaltung zum Stand der Machbarkeitsuntersuchung für die Stadtbahn nach Arnum fand im November 2022 statt, eine zweite im April 2023. Es gab kritische Fragen, auch ablehnende Statements, doch weit überwiegend Zustimmung und sogar Vorfriede auf die Realisierung. Der Rat der Stadt Hemmingen hat den Stadtbahnbau im Mai 2023 befürwortet und einen entsprechenden Grundsatzbeschluss gefasst. 2025 könnte das Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts eingeleitet werden, es folgen die Auslegung der detaillierten Pläne und eine dritte Informationsveranstaltung. Im Weiteren soll dann bei den Fördergebern der Finanzierungsantrag eingereicht werden. Planung, diverse Gutachten, Ausschreibung und Vergabe schließen sich an. Sofern die entsprechenden politischen Beschlüsse gefasst werden und die Finanzierung sichergestellt wird, könnte dann nach etwa zwei Jahren Bauzeit die Stadtbahn auch bis Arnum fahren.

Ast um die Hälfte erhöhen werden. Die Baukosten würden gemäß neuester Förderrichtlinien – nach positiven Bescheiden und Beschlüssen – zu 75 Prozent der Bund, zu 15 Prozent das Land und zu zehn Prozent die Region Hannover tragen. Diese übernimmt zudem alle Planungskosten. Eine mehrfach diskutierte Weiterführung bis in den Süden Arnums ist inzwischen vom Tisch, die Trasse wurde in Teilen bebaut. Auch eine Verlängerung nach Pattensen wird derzeit als nicht wirtschaftlich angesehen.



Grafik: TransTecBau

Das Netz: von 12 bis 13

Die neue Strecke nach Hemmingen ist jüngster Ast des hannoverschen Stadtbahnnetzes, das seit 1975 um viele Teilstrecken zu heutiger Größe wuchs.

Das seit dem „1. Spatenstich“ am U-Bahn-Tunnel im November 1965 nach und nach ausgebaute Netz der Stadtbahn Hannover umfasst die Innenstadt-Tunnel der A-, B- und C-Strecke mit den Kennfarben Blau, Rot und Gelb. Diese Farben sind auch auf dem Liniennetzplan zu finden. Auf allen Strecken fahren jeweils mehrere Linien „streckenrein“, wie es heißt: Keine Linie wechselt von A nach B oder von B nach C. Das ermöglicht eine höhere Taktdichte, also mehr Verkehrsleistung und mehr Zuverlässigkeit. Hemmingen gehört als Abzweig zur bislang nur nach Wettbergen führenden Strecke A-Süd. Die an der Station Waterloo abbiegende A-West führt nach Empelde, die A-Nord jenseits des Hauptbahnhofs zum Fasanenkrug, nach Altwarmbüchen



Jeder der Stadtbahn-Stammstrecken in Hannover ist eine Kennfarbe zugeordnet – Stadtbahnwagen in genau diesen vier Farben waren aber reiner Zufall.

und Misburg. Auch B- und C-Strecke haben mehrere Äste. Auf jedem Streckenast fährt mindestens eine Linie, zur Innenstadt hin wird der Takt also dank mehrerer Linien immer dichter. Jeder Punkt im Stadtbahnnetz ist mit maximal einmaligem Umsteigen erreichbar – was für viele andere Ziele im ganzen GVH-Netz ebenso gilt.

Insgesamt gibt es 20 Liniendepotpunkte im Stadtbahnnetz (ohne Zwischenziele wie Laatzen, Dragoner- oder Wallensteinstraße). Mehrere liegen in Hannovers Nachbarstädten. Mancher Streckenast basiert auf früheren Straßenbahnstrecken, die modernisiert und oft einmal

INFO

Auch nachts mobil

Die neue Linie 13 ist selbstverständlich in den nächtlichen „Linientreff“ im Rahmen von Nacht- und Nachtsternverkehr einbezogen. Sie fährt nachts stündlich um die Minute ,15 von der U-Bahn-Station Kröpcke zum Fasanenkrug wie auch nach Hemmingen ab; es bestehen direkte Umsteigemöglichkeiten zu den zeitgleich am Kröpcke wartenden Stadtbahnen der Linien 2, 3, 5, 6 und 8 sowie zur 12 in Richtung Ahlem. Um eine halbe Stunde versetzt treffen sich zur Minute ,45 in der U-Bahn-Station Kröpcke dann die Linien 1, 4 und 7, kurz danach fährt die 9 nach Empelde. Alle Fahrten der Linie 13 im Nachtsternverkehr haben in Hemmingen Anschluss in und aus Richtung Pattensen (Linie N31).

oder mehrmals verlängert wurden. Andere Äste wie jene nach Garbsen, zur Messe/Ost oder nach Hemmingen sind im Stadtbahnzeitalter neu entstanden. Die schon 1973 moderne Neubaustrecke nach Laatzen eingerechnet, hat

es im Stadtbahnnetz bislang 33 Festtagstermine für Streckeneröffnungen gegeben. Den kräftig gefeierten Auftakt im Innentunnel setzte am 26. September 1975 die damalige Linie 12, die jüngste ist 48 Jahre später nun die erstmals für eine Stadtbahnlinie vergebene Liniennummer 13.

Die Stadtbahn Hannover ist ein Hochflur-System. Das bedeutet, dass alle Halte mit auf die Bodenhöhe der Stadtbahnwagen abgestimmten Bahnsteigen ausgestattet sind oder werden. Die Fahrzeuge wurden von Generation zu Generation verbessert, bei den jüngeren ist der Zugang nahezu völlig stufen- und spaltfrei.

Alle Bahnsteige in den Tunnelstationen sind seit dem Abschluss eines Nachrüstprogramms im Jahr 2014 dank Aufzugsanlagen barrierefrei erreichbar. Die Stadtbahnlinien werden von Fahrzeugen der bislang drei Typen TW 6000 (Baujahre 1974–1993), TW 2000 (1997–2000) und TW 3000 (2013–2020) befahren. Ab 2025 kommen bis zu 275 neue TW 4000 zum Einsatz, 41 sind derzeit fest bestellt. Die TW 4000 werden die „Grünen“ TW 6000 und die „Silbernen“ TW 2000 ersetzen sowie eine Flottenvergrößerung ermöglichen. Die ist angesichts stetig wachsender Fahrgastzahlen im hochattraktiven Netz und für die Verkehrswende dringend erforderlich.

Neue 13, neue 12, andere 9 und mehr E

Mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 ändert sich einiges im Stadtbahnnetz.

Die neue **Stadtbahnlinie 13** ab Hemmingen – diese Liniennummer war in Hannover lang nicht zu sehen – ersetzt auf dem nordöstlichen Streckenabschnitt zwischen den U-Bahn-Stationen Hauptbahnhof und Fasanenkrug die Linie 9. Diese wird ab dem 10. Dezember 2023 wieder auf den Abschnitt Empelde–Hauptbahnhof verkürzt. Wegen der hohen Fahrgastnachfrage fahren auf der 9 wochentags in den Hauptverkehrszeiten längere Züge als bisher.

Mit der neuen Linie 12 verschwindet die Linienkennzeichnung der Linie 40, „halbe Zehn“ oder auch „Strich-Zehn“ genannt. Sie war im Nachtsternverkehr, von Ahlem zur U-Station Hauptbahnhof und bei Umleitungen der Linie 10 durch den Tunnel bis Hauptbahnhof zu sehen.

Den Weg nimmt nun leichter erkennbar die Linie 12. Zu allen anderen Zeiten fährt die Linie 10 im Normalbetrieb wie bisher zwischen Ahlem und dem Oberflächen-Endpunkt Hauptbahnhof/ZOB. Leicht zu merken: 10 oben, 12 Tunnel. Die 12 war 1975/76 Hannovers erste Tunnellinie und somit die allererste Stadtbahnlinie, damals mit den ganz neuen grünen Stadtbahnwagen TW6000 betrieben.

Vergangenheit sind nun auch die bisherigen, vor der Expo 2000 eingeführten Liniennummern 16 und 18 der „Veranstaltungslinien“ zwischen Innenstadt und Messe/Ost sowie Messe/Nord. Diese Verstärker der Linien 6 und 8 heißen künftig (wieder) streckenunabhängig „E“. Das E steht in Hannover traditionell für „Einlegewagen“ – zusätzlich eingelegte Fahrten, die normale Linien ergänzen oder den Takt verdichten. Sie sind aufgrund ihrer nur nach Bedarf gefahrenen Einsätze nicht in Fahr- und Netzplan verzeichnet.

Neue Hochbahnsteige gibt es zum Fahrplanwechsel 2023/2024 an den Stadtbahnhaltestellen Wiesenau (Linie 1), Safariweg (Linie 9) und Glocksee (Linien 10, 12). Im Zuge der baldigen Umstellung auf Hochbahnsteige in veränderter Lage erhalten drei Stadtbahnhaltestellen neue Namen:

- aus **Ungerstraße** (Stadtbahn 10, Busse 170, 700) wird **Freizeitheim Linden** (jetzt auch Linie 12);
- aus **Rethen** (ehemals Linie 2) und **Rethen/Nord** wird **Rethen/Pattenser Straße** (Stadtbahnen 1, 2, Busse 340, 341, 346);
- aus **Gleidingen/Orpheusweg** (Stadtbahn 1, Bus 390) wird **Gleidingen**, zusätzlich ab Sommer 2024 Endpunkt der Linie 2.



INFO

Veränderung auf dem Stadtweg

Da mit der neuen Linie 13 durch Linden-Süd und Ricklingen nun erstmals drei Stadtbahnlinien (3, 7, 13) jeweils im Zehn-Minuten-Takt den Ricklinger Stadtweg befahren, passt die bisherige 15-Minuten-Taktung der Linie 17 nicht mehr problemlos in das Fahrplangefüge. Die 17 fährt werktags daher nun alle 20 Minuten, sonn- und feiertags bleibt es beim 30-Minuten-Abstand.

Ganz vorne dabei: mit Jennifer Redecker nach Hemmingen



Wenn Jennifer Redecker nach Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung das erste Mal eine Bahn der Linie 13 vom Betriebshof Glocksee bis zum Endpunkt in Hemmingen fahren wird, dann ist die Strecke für sie eigentlich gar nicht neu. Seit dem ersten Spatenstich hat sie den Bau erlebt: als Kundin des Glende Pflanzenparadies gegenüber vom Endpunkt. „Ich habe gesehen, wie die Gleise verlegt wurden. Und ich wusste ja, darauf werde ich eines Tages fahren und habe die Entstehung der Strecke interessiert verfolgt“, sagt die 52-Jährige. „Darauf fahren“ heißt für sie „immer an den Schienen entlang und an den Haltestellen stoppen“.



So beschreibt sie kurz und bündig ihre Tätigkeit, die sie schon seit 1997 macht. Nach einer Ausbildung zur Kauffrau bei der ÜSTRA entscheidet sie sich während einer internen Umstrukturierung, durch die ihre bisherige Tätigkeit entfällt, Stadtbahnfahrerin zu werden. Ein Entschluss, den sie nach ihren eigenen Worten nie bereut hat. Dass ihr erster Arbeitstag nach der dreimonatigen Fahrausbildung mit einer blutigen Verletzung beginnt, ändert jedenfalls nichts. Heute ist das für sie eine Anekdote, mit einem Lächeln erzählt.

Jennifer Redecker fährt an ihrem ersten Arbeitstag die Linie 4 zwischen Roderbruch und Garbsen, als es in Kleefeld an der Haltestelle Kantplatz zu einer Türstörung kommt. Damals befindet sich dort noch kein Hochbahnsteig, deshalb muss sie die verklemmten Trittstufen per Hand hochkurbeln. „Dabei habe ich mich an einem Finger verletzt, davon aber nichts bemerkt und mir leicht blutend über das Gesicht gewischt. Der Anblick hat wohl dazu geführt, dass die Fahrgäste mich bedauerten und sich über die Verspätung niemand beschwert hat“, erinnert sie sich.

Trotz dieser und anderen – natürlich nicht ausbleibenden – Pannen schlägt das Fahrerinnen-Herz der 52-Jährigen auch heute noch für die grünen Stadtbahnen, den ältesten im Fuhrpark der ÜSTRA. Unterwegs auf den Linien 3, 7, 9, 10, 17 und künftig auf der neuen 13 nach Hemmingen fährt Jennifer Redecker alle Stadtbahn-Typen. Aber im TW 6000 sitzt sie am liebsten an den Hebeln: „Das ist ein gutes, ehrliches, altes Fahrzeug, das hoffentlich noch länger im Dienst bleibt“, wünscht sie sich.

Auf ihre erste Fahrt nach Hemmingen ist Jennifer Redecker schon gespannt: „Aber nach ein paar Runden hat man sich an die Strecke gewöhnt.“ Perfekt vorbereitet auf den neuen Abschnitt im Stadtbahnnetz sind sie und ihre Kolleginnen sowie Kollegen schon im Vorfeld der Streckeneröffnung. Von den möglichen Gefahrenstellen, an denen sich die Wege von Stadtbahn und Individualverkehr treffen, bis zur Funktionsweise der Kehranlage am Endpunkt und den Haltestellennamen ist alles geläufig. Jennifer Redecker freut sich auf viele neue Fahrgäste auf der Strecke nach Hemmingen. Besonders auf die, die ihr „den Arbeitstag versüßen durch ein Lächeln, eine nette Geste, ein freundliches Wort während der Pause an der Endhaltestelle. So jemand ist eigentlich auf jeder Fahrt dabei.“

Thomas Oetzmann: Planer mit Ausdauer

Dipl.-Ing. Thomas Oetzmann, technischer Prokurist der TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, ist seit 1996 in verschiedenen Funktionen mit dem Projekt „Stadtbahn nach Hemmingen und Arnum“ befasst. 27 Jahre – so lange wie niemand sonst. Den Auftakt bildete 1996 eine gemeinsame Ortsbegehung aller Beteiligten. Aus einer Laune heraus wurde wenig später, im November 1996, eine Wette geschlossen: Die zehn Teilnehmer tippten auf eine Inbetriebnahme im Zeitraum von Dezember 2004 bis Dezember 2012, also auf eine Projektdauer zwischen acht und 16 Jahren. An Dezember 2023 dachte niemand.

Thomas Oetzmann ermittelte in der Vorplanung von Ende 1998 voraussichtliche Kosten in Höhe von 31,5 Mio. DM (das entspricht rund 16,1 Mio. Euro). Ein Planungsstopp 2004 kostete neben Zeit auch viel Geld. Erst 2011 wurden die Arbeiten wieder aufgenommen, nach neuen Richtlinien. Die Hochrechnungen erreichten nun 42,6 Mio. Euro. Zwischen Finanzierungsantrag 2013 und Zuwendungsbescheid 2022 (!) stiegen die Kosten weiter. Inzwischen wird von 91 Mio. Euro



ausgegangen: Während bauliche Restarbeiten rund um die Strecke noch bis Mitte 2024 dauern, wird der „Schlussverwendungsnachweis“ als genaue Abrechnung erst Ende 2025 vorliegen. Dann sind fast 30 Jahre seit Projektstart und erstem Ortstermin vergangen. Den Zettel zur erwähnten Wette gibt es noch. Die heutigen Gewinner allerdings, die waren 1996 nicht dabei: Stadtbahnfahrergäste und -anlieger, eine ganze Generation, die damals noch gar nicht geboren war.



Die ersten Bahnen, die die Strecke befahren, nehmen keine Fahrgäste mit. Es ist der Schienenschleifwagen der ÜSTRA, der die Strecke am 2. November 2023 als erstes testet und den Rost am noch unbefahrenen Gleis entfernt.

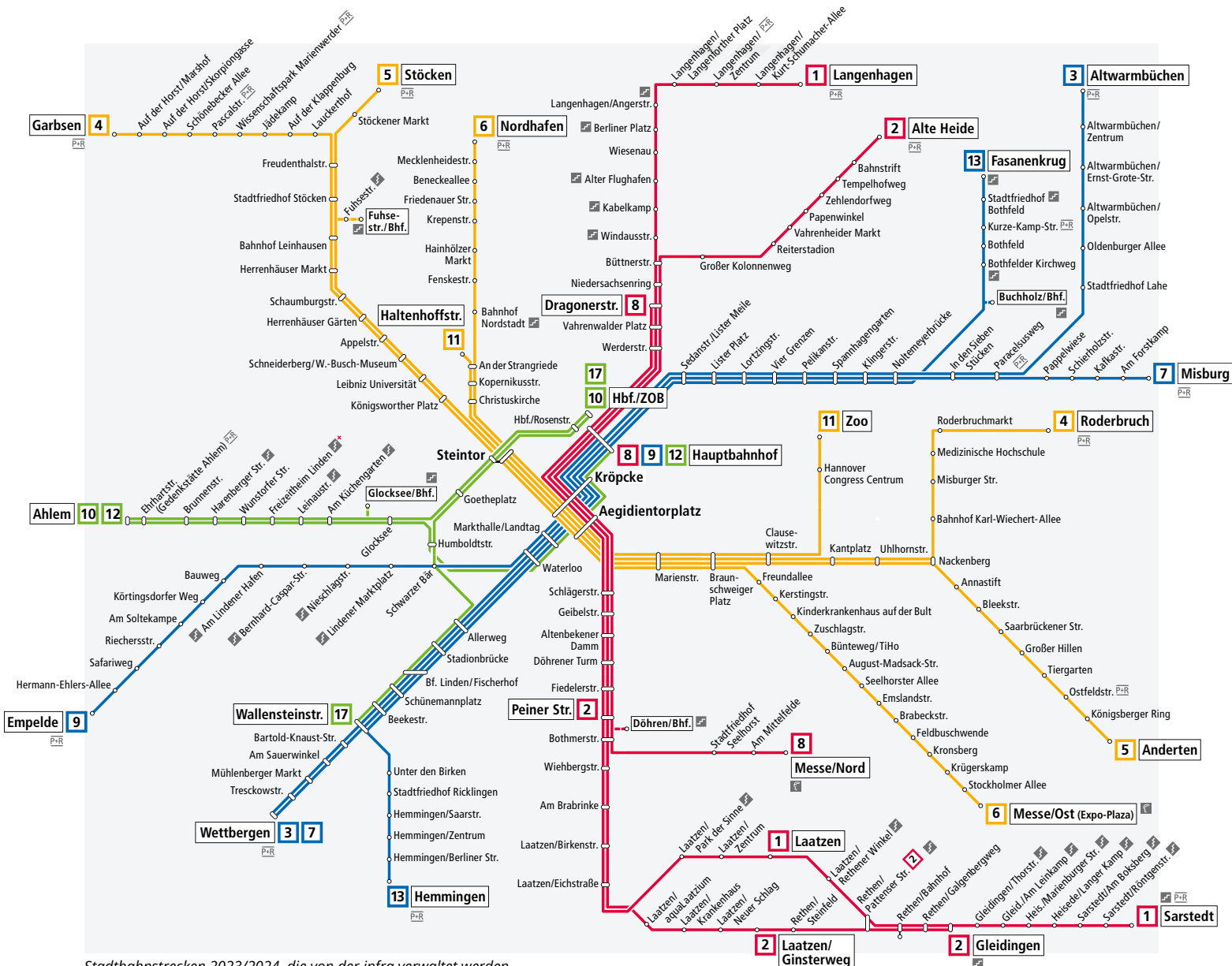
Planen, bauen, instand halten

Die *Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH* (kurz *infra*) besitzt, verwaltet und betreut seit dem 1. Juli 2001 die *Infrastruktur der Stadtbahn Hannover*.

Zu den Anlagen der *infra* gehören neben den Tunneln die Stadtbahnstrecken im öffentlichen Raum (also alle Gleisanlagen außerhalb der Betriebshöfe), alle Haltestellen und Stationen, die Umsteigeanlagen und die zugeordneten Park+Ride-Anlagen (P+R) samt Fahrradabstellmöglichkeiten. All dies ist instand zu halten und nach Vorgaben gegebenenfalls auszubauen. Hauptmieterin der Stadtbahnstrecken ist die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG. Die *infra* ist eine 100%ige Tochter der Verkehrs- und Versorgungsgesellschaft Hannover (VVG), gemeinsame Holdinggesellschaft von Landeshauptstadt und Region Hannover. Die VVG ist auch an ÜSTRA und *energycity* AG (ehemals

Stadtwerke Hannover) beteiligt. Eventuelle Gewinne der *infra* fließen der VVG zu, die andererseits Verluste aus Vor- und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur übernimmt. ÖPNV-bedingte Verluste der VVG gleicht die Region Hannover aus. Die politischen Gremien der Region Hannover (Verkehrsausschuss, Regionsversammlung) entscheiden zu allen über reine Instandhaltungsmaßnahmen hinausgehenden Planungs- und Bauaktivitäten der *infra*. Die *infra* arbeitet eng mit dem Fachbereich Verkehr der Region Hannover zusammen.

1975 gab es in Hannover die ersten Hochbahnsteige im Tunnel, 1976 an einer Umsteigeanlage (Lahe) und



Stadtbahnstrecken 2023/2024, die von der *infra* verwaltet werden. Grafik: GVH

1979 an einer Stadtbahnlinie (Ast Alte Heide), 1991 dann die ersten im Straßenraum (in Wülfel und Laatzen-Nord). Seit jetzt 30 Jahren – 1994 – sind sie Standard bei Neubauten, und seit 2001 ist die infra für die Nachrüstung aller Stadtbahn-Haltestellen mit Hochbahnsteigen zuständig. Dies ist einerseits erforderlich, um in Kombination mit den Hochflur-Stadtbahnwagen durchgehende Barrierefreiheit zu schaffen, folgt andererseits aber auch Vorgaben des Landes, des Bundes und europäischen Anforderungen. Angenehmer Nebeneffekt ist ein deutlich schnellerer Fahrgastwechsel, da bei Ein- und Ausstieg keine Treppenstufen im Fahrzeug zu überwinden sind. Jährlich werden durchschnittlich zwei bis drei neue Hochbahnsteige in Betrieb genommen. 2023 sind es mit der Strecke nach Hemmingen sogar insgesamt neun.

INFO

Daten und Fakten

Vonderinfraverantwortete Anlagen (Stand: 12/2023):

- 123,1 Kilometer Stadtbahn-Streckennetz
- 267,8 Kilometer Gleislänge, davon ca. 39 Kilometer in Tunnelstrecken und 22,4 Kilometer Grünleis
- oberirdische Anschlussstrecken zu 85 Prozent auf eigenem Bahnkörper, nur noch zu 15 Prozent im Straßenraum
- 200 Stadtbahn-Haltestellen, davon 19 in U-Bahn-Stationen und weitere 153 mit Hochbahnsteigen
- 55 Unterwerke (Gleichrichter)
- 18 P+R-Anlagen, davon 1 Parkpalette; 19. Anlage im Bau

infra-Geschäftsführer Christian Weske



Die Marke für Nahverkehr

Die ÜSTRA ist nicht nur Betreiberin der Stadtbahn und damit der Linie 13, sondern auch größtes, ältestes und wichtigstes Verkehrsunternehmen in der Region Hannover.

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG – der Name sagt eigentlich schon alles. Den Menschen in und um Hannover ohnehin. Die ÜSTRA ist im Stadtbild präsent. 351 Stadtbahnwagen und rund 200 eigene Omnibusse sind für jährlich knapp 143 Millionen Fahrgäste (Stand: 2022) Tag und Nacht unterwegs, auf 13 Stadtbahn- und 41 Buslinien. Die nächste Haltestelle ist nie weit entfernt, mit Abfahrten in klaren und oft dichten Takten. In Hannover braucht man weder Auto noch Fahrplan. Rund 2.350 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen für umweltfreundliche Mobilität und jährlich mehr als 44 Millionen Wagenkilometer.

Alle elektrischen Fahrzeuge, also die Stadtbahnen und immer mehr Linienbusse – sind mit regenerativ kohlendioxidfrei erzeugter Energie unterwegs: Seit Anfang 2015 bezieht die ÜSTRA ihren Fahrstrom aus Öko-Quellen, insbesondere aus Wasserkraft. Doch auch in der Stadt wird Energie erzeugt, emissionsfrei, immer und überall: Jede Stadtbahn wandelt beim Bremsen Bewegungsenergie wieder in Strom um. Die „Rekuperationsquote“ liegt unter günstigen Bedingungen bei etwa 50 Prozent. Wenn vier Wagen bremsen, können rechnerisch zwei andere mit der erzeugten Energie fahren. Auch sonst wird viel für den Umweltschutz getan, in den Werkstätten und auf den Grundstücken. Es gibt immer mehr Solaranlagen, Elektro-Pkw, E-Bikes und anderes. Energiesparende Fahrweise wird vermittelt, Umweltbildung angeboten.

INFO

Warum eigentlich ÜSTRA?

Die heutige ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG wurde am 22. Juni 1892 als Actiengesellschaft Straßenbahn Hannover gegründet. Schon 1893 fuhren erste Straßenbahnlinien elektrisch, und mit der „Lektorschen“ (Hannöversch für Elektrische, die Straßenbahn) kamen Kraft- und Lichtstrom zu den Menschen: Der Geschäftsbereich „Überlandwerke“ versorgte Haushalte und Betriebe vieler Orte im weiten Umland. Am 31. Oktober 1921 benannte sich das Unternehmen in Überlandwerke und Straßenbahnen Hannover AG um. Es entstand die griffige Kurzform „Üstra“. Zwar endete schon 1923 die eigene Stromerzeugung, und 1929 wurde die Stromversorgung abgespalten, doch ÜSTRA war, ist und bleibt der Begriff für Nahverkehr in und um Hannover. Kaum eine andere lokale Marke dürfte hier generationenübergreifend ähnlich bekannt sein wie ÜSTRA – und ist seit jetzt genau 50 Jahren begleitet vom stets frischen, stadt-bildprägenden „Üstragrün“.

Das 1892 gegründete Unternehmen – sowohl einer der ältesten als auch einer der größten Verkehrsbetriebe in Deutschland – wurde 1970 kommunalisiert. Eigner sind heute im Wesentlichen die Landeshauptstadt und die Region Hannover. Die Region ist auch Auftraggeberin und Vertragspartnerin der ÜSTRA. Seit 2023 ist die ÜSTRA zusätzlich mit dem flächendeckend ausgebauten On-Demand-Angebot sprinti in den Kommunen außerhalb Hannovers betraut. Organisatorisch wird die bestehende Kooperation mit der Regiobus Hannover GmbH intensiviert, für 2025 ist ein Gemeinschaftsbetrieb unter der Marke ÜSTRA geplant. Er soll Synergieeffekte schaffen und flexibleres Agieren ermöglichen. Mit attraktiven Arbeitsplätzen, denn jede Tätigkeit im und für den Nahverkehr hat Zukunft.



Drei Generationen Stadtbahnwagen und die ÜSTRA-Dienstkleidungen ihrer Zeit (Bild von 2015)

Ausbau des Stadtbahnnetzes ausführlich dokumentiert

Das Stadtbahnnetz wächst. Immer mehr Gebiete in Hannover und dem Umland werden besser an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Neue Stadtbahnstrecken nach Isernhagen-Altwarmbüchen (2006) und, in zwei Etappen (2010, 2014), nach Misburg wurden in Betrieb genommen. Nun ist auch die Streckenverlängerung nach Hemmingen-Westerfeld fertig. Außerdem wurde die wichtige Umsteiganlage Bahnhof Linden/Fischerhof 2006 umgebaut.

All diese Großprojekte unter der Regie der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra) sind von der Region Hannover mit jeweils einer Broschüre ausführlich dokumentiert. Mit dieser Ausgabe zur Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen wird die Reihe nahtlos fortgesetzt.



„Auf dem Weg in das nächste Jahrtausend“ lautete der Titel der im Expo-Jahr 2000 noch vom Kommunalverband Großraum Hannover herausgegebenen Ausgabe, in der die Neuerungen im Vorfeld der Weltausstellung ausführlich dargestellt werden. Inhaltlich wird auch ein Blick auf das

heutigen Tag folgen sollte und tatsächlich folgte.



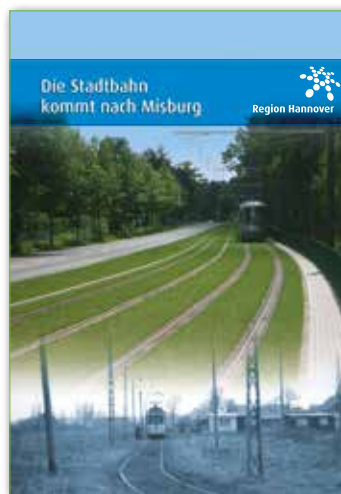
Im Jahr 2006 erschien unter dem etwas nüchternen Titel „Die Umsteiganlage Hannover-Linden/Fischerhof“ ein weiterer Band. Der Neubau war ein Gemeinschaftsprojekt von infra, Region Hannover, Deutsche Bahn AG, dem Land Niedersachsen und der Landeshauptstadt Hannover. Das verfolgte

Konzept: Die Fahrgäste sollten komfortabler zwischen Stadtbahn, Bus und S-Bahn umsteigen, die Reisezeiten verkürzt werden. Die S-Bahnen fahren oben, Stadtbahnen und Busse auf der Straßenebene. Treppen und Aufzüge sorgen für schnelleres Umsteigen.



„Isernhagen begrüßt die Stadtbahn“ hieß es 2006 anlässlich der Fertigstellung der neuen Strecke nach Altwarmbüchen. Nach zweiinhalb Jahren Bauzeit sind die Gemeinde Isernhagen und die Landeshauptstadt Hannover mit umweltfreundlichen Rasengleisen verbunden. Die 4,6 Kilometer lange Strecke

zwischen Lahe und dem Endpunkt Altwarmbüchen ersetzt mehrere Buslinien.

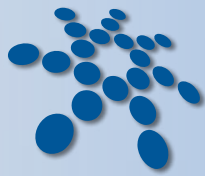


Mit „Die Stadtbahn kommt nach Misburg“ und „Die Stadtbahn macht's möglich: in 20 Minuten von Misburg in die City“ befassen sich gleich zwei Broschüren

mit der neuen Strecke in den Stadtteil. Der Grund: Sie wurde in zwei Etappen gebaut. Der erste Abschnitt ging im Jahr 2010 in Betrieb, der zweite Abschnitt bis in die Misburger Ortsmitte folgte vier Jahre später.



Mit dieser sechsten Ausgabe kommt nunmehr die Stadtbahn nach Hemmingen.



Region Hannover

infra

GVH

www.region-hannover.de
www.infra-hannover.de
www.gvh.de

