

Hannover-Ahlem „Stichkanal“ Eisenbahnüberführung



Die Eisenbahnbrücke erreicht das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer (Mai 2022)
[Quelle: DB Netz AG/Raphael Schmidt]



Visualisierung: Um den Stil der Eisenbahnüberführung zu erhalten, orientiert sich das neue Bauwerk optisch am vorhandenen Erscheinungsbild der denkmalgeschützten Brücke (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]

Die 1909 erbaute, zweigleisige Eisenbahnbrücke in Hannover-Ahlem, die über den Stichkanal Hannover-Linden führt, erreicht das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer. Das Bauwerk liegt auf der Güterumgebungsbahn Hannover, also auf der Strecke zwischen Wunstorf und Lehrte Nord. Damit auch zukünftig eine sichere und leistungsfähige Schieneninfrastruktur bereitgestellt werden kann, wird die Brücke zurückgebaut und durch einen Neubau ersetzt.

Projekt

Im Rahmen der Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) werden auch bauliche Änderungen an den Gleisen, am Bahndamm, an der Oberleitung und an den Kabelkanälen vorgenommen.

Der Entwässerungsgraben „Ahlemer Marsch“ wird unterhalb des Kanalbetts gedükert. Sobald die neue EÜ errichtet wurde, bleibt der Düker (Unterquerung einer Straße/eines Tunnels/eines Flusses/von Bahngleisen) unter dem Kanalbett bestehen und schließt an den Entwässerungsgraben an. Für die Bauarbeiten werden der Düker und der Entwässerungsgraben auf der Nord- und Südseite verrohrt und überschüttet. Im nördlichen Bereich dient die Verrohrung dem Einrichten des Vormontageplatzes der Brücke mit gleichzeitigem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Dükers. Im südlichen Bereich wird die Verrohrung zum Herstellen der Baustellenfläche eingesetzt.

Mit diesem Vorhaben wird die Streckenkapazität der einzigen Güterumgebung für Hannover aufrechterhalten. Die Bestandsbrücke steht unter Denkmalschutz, daher muss der Neubau sowohl den wachsenden Ansprüchen des Zugverkehrs als auch denen des Denkmalschutzes entsprechen. Um den Stil der Brücke zu erhalten, orientiert sich das neue Bauwerk optisch am vorhandenen Erscheinungsbild.

„Building Information Modeling“ (BIM)

Beim Projekt wird das „Building Information Modeling“ (BIM) eingesetzt – ein Instrument zur innovativen Abwicklung von Infrastrukturprojekten, um unter anderem bessere Planungsqualität sowie höhere Kosten- und Terminalsicherheit zu erzielen. Mit BIM werden Planung, Ablauf und Nutzung von Bauwerken dreidimensional simuliert. Neben den geometrischen Informationen fließen auch Terminplan- und Kostenwerte in das Modell ein. Dadurch können Bau- und Kostenverläufe vorab simuliert, gesteuert und bei

drohenden Mehrkosten frühzeitig korrigiert werden.

Zeitplan

Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen in den Städten Hannover und Seelze fand vom 23. Mai bis 22. Juni 2022 durch das Eisenbahn-Bundesamt statt. Die Einwendungen, die im Rahmen der Auslegung eingegangen sind, wurden geprüft und bearbeitet.

Der Planfeststellungsbeschluss für das Erneuern der Eisenbahnüberführung „Stichkanal“ liegt seit Mai 2023 vor.

2023

Oktober 2023

Setzen von Nist- und Fledermauskästen

2024

Januar 2024

Rückschnittarbeiten

April – Mai 2024

Baugrunduntersuchungen und Kampfmittelsondierungen

Juni 2024

Bereitstellen der nördlichen Baustellenfläche und Radverkehrsumleitung

Juli – August 2024

Aufstellen von Amphibienschutzzäunen

Oktober 2024

Herstellen der kompletten Baustellenfläche und der Rampe

2025

Januar 2025

Erste Inbetriebnahme des Bauzustands 1 (Herrichten der Hilfsbrückengründungen)

Februar – Dezember 2025

Einbau der Hilfsbrücken, Herstellen des Überbaus parallel neben dem Bahndamm auf der Baustellenrampe sowie Herstellen der Widerlager

Dezember 2025

Einbau der neuen Stahlbrücke, Inbetriebnahme des neuen Brückenbauwerks

2026

Restarbeiten (u. a. Rückbau der Baustellenflächen und Renaturierung)

Anwohnerinfo

Ansprechperson während der Bauarbeiten

Für Fragen zum Lärm- und Erschütterungsschutz während der Bauarbeiten steht Ihnen Herr Simon Lammers des Ingenieurbüros IBBO GmbH unter umwelt@ibbo.de sowie unter der Telefonnummer 0151 17 14 87 47 (von 7 bis 16 Uhr) zur Verfügung.

Veränderte Wegeföhrung für Radfahrende

Anfang Juni 2024 begannen wir mit dem **Bereitstellen der Baustellenfläche nördlich der Brücke** sowie der Zuwegung für den Baustellenverkehr. Für die Zuwegung ist eine Trennung des Baustellenverkehrs vom Radverkehr auf der nördlichen Seite zwischen Hannover und Seelze erforderlich.

Wir haben zunächst die Zufahrten und die **Umleitung für den Radverkehr** gebaut. Dafür befestigten wir einen bestehenden „Trampelpfad“. Die Umleitung ist vor Ort ausgeschildert. Nach dem Abschluss der Arbeiten stellen wir den befestigten Pfad im Rahmen des Rückbaus wieder in den ursprünglichen Zustand her.

Der Weg „Im Rischedahle“ wird nicht für den Baustellenverkehr genutzt und bleibt frei für den Radverkehr.

Während der Sperrpausen für den Zugverkehr **von Ende Dezember 2024 bis Mitte Januar 2025** sowie **voraussichtlich Mitte Juni 2025** und **von Ende Dezember 2025 bis Mitte Januar 2026** war und ist es erforderlich, den **Betriebsweg** unterhalb der Eisenbahnüberführung zeitweise zu **sperr**en.

Außerhalb dieser Zeiten wird der Radweg weiter zugänglich sein. Eine Umleitung, welche auch das Radnetz der Stadt Hannover berücksichtigt, wird rechtzeitig ausgeschildert. Genauere Informationen geben wir bekannt, sobald wir uns der eigentlichen Bauphase nähern.

Wir bitten um Verständnis für die Unannehmlichkeiten.

Das Verkehrskonzept zur Umleitung des Radverkehrs können Sie der folgenden Grafik entnehmen.



Grafik Veränderte Wegeföhrung für Radfahrende (Stand Mai 2024)

Fahrplanänderungen

Einschränkungen im Zugverkehr

Während der Arbeiten sind auch Einschränkungen im Zugverkehr möglich. Detaillierte Informationen für die Züge der Deutschen Bahn unter bahn.de/bauarbeiten, weitere Informationen unter www.uestra.de

Mediagalerie



Der Überbau wird parallel neben dem Bahndamm hergestellt (März 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Eisenbahnbrücke erreicht das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Raphael Schmidt]



Wir werden die Brücke zurückbauen und durch einen Neubau ersetzen (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Raphael Schmidt]



Wir planen, im 1. Quartal 2024 mit den Arbeiten zu beginnen (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Raphael Schmidt]



Visualisierung: Um den Stil der Eisenbahnüberführung zu erhalten, orientiert sich das neue Bauwerk optisch am vorhandenen Erscheinungsbild der denkmalgeschützten Brücke (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Visualisierung: Das Fachwerk der neuen Eisenbahnüberführung als Stahlbau (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Visualisierung: Das Fachwerk der neuen Eisenbahnüberführung als Stahlbau (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Visualisierung: Isometrie der neuen Eisenbahnüberführung (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Visualisierung: Ein Zug überquert den Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung auf der Strecke Wunstorf – Lehrte Nord (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Visualisierung: Ein Zug überquert den Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung auf der Strecke Wunstorf – Lehrte Nord (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG]