



Öffentliche Infoveranstaltung zu den Vorplanungsergebnissen der Erweiterung des Hannover Hauptbahnhofs

FAQ vom 4. März 2026

Wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen und wie lange dauert die Bauzeit?

Der Bau beginnt voraussichtlich in den 2030er Jahren. Die Dauer des Baus ist derzeit noch nicht abzuschätzen, da zwei unterschiedliche Ansätze betrachtet werden. Die Umsetzung erfolgt entweder stufenweise oder in einem Zug und geht je nach Ansatz mit unterschiedlichen Zeiten einher.

Wie hoch sind die Kosten für die Umsetzung des Gesamtprojekts?

Die Gesamtwertprognose für die Erweiterung und Modernisierung beläuft sich auf zwei Milliarden Euro. Sie enthält sowohl die Planungs- als auch die Baukosten. Allerdings befinden wir uns noch in einer sehr frühen Projektphase.

Zur Entlastung der Hauptquerung wird ein gesondertes Projekt angelegt. Steht dieses in Hinblick auf die Mittelvergabe im Zuge der Fulda-Konferenz in Konkurrenz zum Erweiterungsprojekt?

Nein, die beiden Projekte stehen nicht in Konkurrenz zueinander. Das neu angelegte Projekt wird nicht aus dem Bedarfsplan finanziert und ist daher kein Bestandteil der Fulda-Konferenz.

Ergeben sich durch Anpassungen im Spurplan kapazitive Verbesserungen im Hinblick auf den Güterverkehr?

Der Güterverkehr profitiert auch von dem neuen Spurplan durch höhere realisierbare Geschwindigkeiten für Fahrten durch den Hauptbahnhof. Die Kapazitätserhöhung im Rahmen der Erweiterung dient jedoch primär dem Fernverkehr.

Welchen Effekt hat das Digitale Stellwerk auf die Zuverlässigkeit von Weichen, besonders in der kalten Jahreszeit (einfrierende Weichen)?

Stellwerke haben allgemein keinen Einfluss auf die Wetterbeständigkeit von Weichen. Gegen das Einfrieren kommen Weichenheizungen zum Einsatz.

Wie breit ist der neue Bahnsteig und wie breit sind die Treppen zum neuen Bahnsteig?

Nach derzeitigem Planungsstand ist am neuen Bahnsteig eine Bahnsteigbreite von ca. 11 m und eine Breite der Treppen aus der bestehenden Personenunterführung von ca. 3,2 m vorgesehen. Die Maße sind vorbehaltlich der weiteren Planungsergebnisse der nächsten Leistungsphase angegeben.

Wofür steht die Abkürzung LCC?

Die Abkürzung LCC steht für *Lifecycle Cost* und bildete ein Kriterium für die Auswahl der Vorzugsvariante für die zweite Personenquerung. Das Kriterium beinhaltet die Kosten und betrieblichen Einschränkungen bei der zukünftigen Wartung, Reinigung und Bewirtschaftung. Weitere Informationen zur zweiten Personenquerung sowie zur Variantenauswahl finden Sie im Handzettel in unserem Downloadbereich.

Werden die Durchfahrtgleise zurückgebaut und durch weitere Bahnsteige ersetzt?

Nein, ein Rückbau der Durchfahrtgleise und eine Ersetzung durch weitere Bahnsteige ist nicht geplant.

Sind am Hauptbahnhof größere Aufzüge geplant, beispielsweise für die Nutzung durch Rettungskräfte und Radfahrer:innen?

Der Bedarf für größere Aufzüge wurde erkannt. Derzeit wird geprüft, wann und in welcher Form der Tausch von Aufzügen möglich ist.

Ist bereits bekannt, ob in den neuen Aufzügen Sprachmodule vorgesehen sind?

Ja, Sprachmodule sind bereits auch heute gemäß TSI PRM in den bestehenden Aufzügen vorhanden und werden auch in zukünftigen Aufzügen integriert sein.

Sind Maßnahmen vorgesehen, sodass die Aufzüge nur von Menschen mit Behinderungen genutzt werden können? („Euroschlüssel“)

Die Aufzüge in Bahnhöfen dienen grundsätzlich als barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen für alle Menschen. Der Zugang beschränkt sich nicht auf eine gewisse Nutzendengruppe. So können auch Reisende mit Gepäck, Kinderwägen oder Fahrrädern den Bahnsteig erreichen.

Werden taktile Bodenindikatoren für das Blindenleitsystem bei der Planung des neuen Bahnsteigs berücksichtigt?

Ja, taktile Bodenindikatoren werden gemäß Richtlinie (entsprechend der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in Bezug auf „Personen mit eingeschränkter Mobilität“, der sogenannten TSI PRM) in der nächsten Planungsphase detaillierter geplant.

Wird es visuelle Leitsysteme oder Ähnliches geben, um die Personenströme effizienter aus Ballungsräumen (Fahrtreppen, Aufzüge etc.) abzuleiten?

Visuelle Leitsysteme sind derzeit nicht vorgesehen, jedoch sollen durch die veränderte Anordnung von Bahnsteigausstattungs-elementen (u. a. Vitrinen und Fahrgastinformationsanzeigen) die Personenströme auf den Bahnsteigen entsprechend optimiert werden.

Sind noch ergänzende Anzeigetafeln an den Bahnsteigen A und B vorgesehen?

Derzeit sind an allen Bahnsteigen die sogenannten ZugInformationsMonitore (ZIM) im neuen Layout der Fahrgastinformation unter dem Bahnsteigdach montiert. Daneben wird je Bahnsteig eine digitale Vitrine im Zugangsbereich platziert, quer zur Laufrichtung der Kund:innen. Wie bereits auf Bahnsteig 1/2 umgesetzt, wird der bisherige Standort der ZIM aus Kapazitätsgründen weiter weg von den Treppenzugängen angeordnet, um Stau-effekte im Zutrittsbereich der Bahnsteige zu vermeiden.

Sind Schienen oder Rampen für Fahrräder im Bereich der Treppenaufgänge vorgesehen?

In der Planung der Treppenaufgänge im Erweiterungsprojekt sind sogenannte Fahrradrinnen bisher nicht enthalten. Die Umsetzbarkeit wird im Rahmen der Entwurfsplanung geprüft.

Kann der Posttunnel zukünftig als Zuwegung zu den Bahnsteigen für Fahrradfahrer:innen angeboten werden?

Nein, dies ist heute nicht möglich und wird es auch zukünftig nicht sein. Der Grund hierfür ist die Kollisionsgefahr mit den vorhandenen Nutzungen, wie u. a. den Fahrzeugen zur Bewirtschaftung der Bahnsteige und der Logistik für den Bordservice im Fernverkehr. Der Posttunnel dient für Bahnreisende, wie bisher und entsprechend ausgeschildert, offiziell nur als reiner Flucht- und Rettungsweg.

Sind die Unterführungen nach der Erweiterung auch weiterhin durch den Fahrradverkehr nutzbar?

Ja, die Unterführungen sind auch nach der Erweiterung durch den Fahrradverkehr nutzbar.

Wird bei der Planung und Umsetzung der zweiten Querung auch das bereits laufende Projekt zur Modernisierung der Bahnsteige berücksichtigt?

Im Bereich der Bahnsteige ergeben sich Schnittstellen zwischen der Modernisierung und der Erweiterung des Hauptbahnhofs. Die Projekte befinden sich dafür im regelmäßigen Austausch, um potenzielle Synergien zu nutzen. Im Rahmen der nächsten Planungsphasen erfolgen detailliertere Betrachtungen zu den Schnittstellen und den wechselseitigen Auswirkungen.

Beeinflusst das Projekt den Bestand der Raschplatzhochstraße?

Der Planungsbereich des Projekts erstreckt sich lediglich bis an das Parkhaus am Hauptbahnhof. Die Raschplatzhochstraße ist somit nicht betroffen.

Wurden in der Planung die Hohlräume, Tunnel und sonstige konstruktive Bauwerke im Bahnhofsumfeld berücksichtigt?

Alle genannten Parameter wurden in der Planung berücksichtigt, da sie besonders für die Gründung der Bauwerke relevant sind.

Wurde der Ziel- und Abfahrtschacht des bestehenden ungenutzten U-Bahn-Tunnels in der Vorplanung berücksichtigt?

Ja, der Ziel- und Abfahrtschacht wurde als Randbedingung für die Gründung der neuen Bauwerke berücksichtigt, um die potenzielle Nutzung des Schachts aufrechtzuerhalten.

Wurde für das STEP-Stellwerk bereits ein neuer Standort gewählt?

Nach unserem Kenntnisstand wurde für das STEP-Stellwerk noch kein neuer Standort gefunden. Die Landeshauptstadt Hannover ist seit Beginn der Planungen eingebunden und sucht als verantwortliche Stelle nach einem geeigneten Standort.

Wurden in der Vorplanung des Projekts bereits die Ergebnisse der Knotenstudie der Region Hannover berücksichtigt bzw. sind diese mit den Vorplanungsergebnissen kompatibel?

Die in der von der Region Hannover beauftragten Eisenbahnknotenuntersuchung II vorgesehenen Maßnahmen – darunter beispielsweise ein Überwerfungsbauwerk – sind nicht Bestandteil dieses Projekts. Da sich beide Vorhaben in unterschiedlichen Planungsphasen befinden, wurde ihre Kompatibilität in der bisherigen Vorplanung noch nicht im Detail geprüft. Im Rahmen der anstehenden Entwurfsplanung werden die relevanten Schnittstellen jedoch genauer untersucht, insbesondere mit Blick auf eine Kompatibilität für spätere Ausbauphasen. Die Ergebnispräsentation vom 28. Oktober 2025 zur Eisenbahnknotenuntersuchung II, die im Verkehrsausschuss der Region Hannover vorgestellt wurde, finden Sie im Sitzungsportal der Region Hannover.