

Erweiterung Hannover Hauptbahnhof

Vorzugsvariante zweite Personenquerung
Stand September 2025

1. Variantenvorauswahl

2024 wurde gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) eine Variantenvorauswahl für die zweite Personenquerung getroffen. Diese beinhaltete zwei Unterführungsvarianten im Bereich der Lister Meile sowie eine Überführungsvariante westlich davon. Im Rahmen weiterer Untersuchungen wurde die Unterführungsvariante 2 mit Fahrtreppen ergänzt, sodass vier Varianten in der Vorauswahl betrachtet und bewertet wurden:

	Westseite	Ostseite
Variante 1	-	Feste Treppe und Personenaufzug
	Erhalt der bestehenden Rampen	
Variante 2	(Schmalere) feste Treppe*	Feste Treppe und Personenaufzug
	Erhalt der bestehenden Rampen in schmalerer Form	
Variante 2.1	Personenaufzug*	Feste Treppe, Fahrtreppen auf-/abwärts
	Erhalt der bestehenden Rampen in schmalerer Form	
Variante 3	Überführung mit fester Treppe und Personenaufzug je Bahnsteig	
	Erhalt der bestehenden Rampen	

*Anbindung auf der Westseite an Gl. 15/16 nicht möglich, daher Anbindung auf der Ostseite über Treppe und Aufzug (s. Variante 1), Verzicht bei Variante 2.1 auf die Fahrtreppe.



Variante 1

Unterführung Lister Meile, feste Treppe und Aufzug auf der Ostseite (Erhalt der bestehenden Rampen)



Quelle: Brück & Beyond GmbH

Blick vom
Ernst-August-Platz
durch die Lister Meile in
Richtung ZOB

Variante 2

Unterführung Lister Meile, schmale feste Treppe auf der Westseite und feste Treppe und Aufzug auf der Ostseite (Erhalt der bestehenden Rampen in schmalere Form)



Variante 2.1 Fahrtreppen

Unterführung Lister Meile, Aufzug auf der Westseite und feste Treppe und Fahrtreppen auf-/abwärts auf der Ostseite (Erhalt der bestehenden Rampen in schmalere Form)



Variante 3

Überführung mit Witterungsschutz westlich der Lister Meile, ohne Stadtanschluss, Anbindung an die Bahnsteige mit fester Treppe und Aufzug (Erhalt der bestehenden Rampen)



2. Bewertung der Varianten

Anfang 2025 wurden zur Ermittlung einer Vorzugsvariante mit dem EBA als Aufsichtsbehörde und dem BMV als Auftraggeber Kriterien und deren Gewichtung festgelegt (siehe Punkt 4). Entscheidend war dabei das Kriterium der Umsteigezeit als primäres Projektziel.

Die einzelnen Varianten wurden auf Basis der Ergebnisse der Vorplanung anhand dieser Kriterien jeweils auf einer Skala von eins bis fünf bewertet. Diese Bewertung wurde in die untenstehende Matrix überführt. Jede Variante konnte hierbei eine gewichtete Gesamtpunktzahl von maximal fünf Punkten erreichen:

	Gewichtung	V1	V1 gewichtet	V2	V2 gewichtet	V2.1	V 2.1 gewichtet	V3	V3 gewichtet
Mindestübergangszeit	45 %	4	1,8	5	2,25	5	2,25	2	0,9
Entlastung Hauptquerung	10 %	5	0,5	5	0,5	5	0,5	1	0,1
Planrechtsrisiko	15 %	4	0,6	4	0,6	5	0,75	1	0,15
Lifecycle Cost	10 %	4	0,4	4	0,4	3	0,3	2	0,2
Herstellung	5 %	4	0,2	3	0,15	2	0,1	3	0,15
Sperrpausen	15 %	2	0,3	2	0,3	2	0,3	3	0,45
Architektur	0 %	4	0	3	0	4	0	2	0
Anbindung Umfeld	0 %	3	0	4	0	4	0	1	0
Summe			3,8		4,2		4,2		1,95

Festlegung der Variante 2 als Vorzugsvariante: Im August 2025 wurde zusammen mit dem BMV und EBA die Variante 2 als Vorzugsvariante festgelegt. Gemäß Bewertungsmatrix erreichen Variante 2 und Variante 2.1 mit 4,2 von 5 möglichen Punkten die höchste Punktzahl. Die Variante 2 schneidet bei den Kriterien Lifecycle Cost (geringere Instandhaltungsaufwände) und Herstellung (geringere Komplexität) im Vergleich mit Variante 2.1 etwas besser ab. Die Überführungsvariante ist mit 1,95 am schlechtesten bewertet. Auch wenn die Varianten 2 und 2.1 im Hinblick auf die Umsteigezeit

mit 5 Punkten die gleiche Punktzahl erreichen, erzielt die Variante 2 im direkten Vergleich mit 2.1 in der Auswertung der Makrosimulation ein geringfügig besseres Ergebnis (Anzahl der Umsteigenden, die den Anschluss innerhalb von 7 Minuten erreichen).

3. Darstellung der Vorzugsvariante „Variante 2“



Auf der Westseite ist ein Zugang mit einer schmaleren Treppe vorgesehen. Auf der Ostseite wird jeweils eine feste Treppe und ein Aufzug installiert. Ausnahme bildet Gleis 15/16: Hier ist nur eine Erschließung auf der Ostseite möglich, da auf der Westseite die Zufahrt zum alten Posttunnel sonst nicht sichergestellt werden kann.

4. Erläuterung der Bewertungskriterien zur Untersuchung der Varianten für die zweite Personenquerung

- **Mindestübergangszeit:** Hierbei handelt es sich um das primäre Projektziel der Maßnahme. Die Bewertung erfolgt anhand des Anteils der Reisenden, die eine Umsteigezeit ≤ 7 Minuten benötigt. Grundlage für die Bewertung bilden die Ergebnisse der Makrosimulation.
- **Entlastung der Hauptquerung/Gesamtkapazität des Bahnhofs:** Die Entlastung der Hauptquerung/der Einfluss auf die Gesamtkapazität des Bahnhofs durch den Bau einer zweiten Querung wird anhand der Ergebnisse der Makrosimulation bewertet.
- **Planrechtsrisiko:** Es wird das Risiko aus Einwänden Dritter zu den jeweiligen Varianten bewertet.
- **Abschätzung Lifecycle Cost:** Die Varianten werden im Hinblick auf Kosten und betriebliche Einschränkungen bei der zukünftigen Wartung, Reinigung und Bewirtschaftung bewertet.
- **Herstellung:** Für die Bewertung werden Vor- und Nachteile der Herstellungsweise sowie der verwendeten Baustoffe herangezogen.
- **Sperrpausen:** Es werden die Dauer der Sperrzeiten und deren Einfluss auf die Gleisanlagen, den Straßenbereich sowie die Üstra-Gleise bewertet.

- **Architektur und städtebauliche Wirkung:** Es wird die städtebauliche Raumwirkung von dem Bezugspunkt Innenstadt bewertet (Dimensionierung, Verhältnismäßigkeit). Da dieses Kriterium gemäß EBA und BMV nicht im Zusammenhang mit dem Ziel der Maßnahme und der Projektveranlassung steht, wird dieses mit dem Faktor 0 % gewichtet.
- **Anbindung an das Umfeld:** Es wird bewertet, ob und in welcher Form eine Anbindung an die Stadt und Anlaufpunkte des umliegenden öffentlichen Personennahverkehrs vorhanden sind. Da dieses Kriterium gemäß EBA und BMV nicht im Zusammenhang mit dem Ziel der Maßnahme und der Projektveranlassung steht, wird dieses mit dem Faktor 0 % gewichtet.
- **Betriebssicherheit (Evakuierungszeit aus brandschutztechnischer Bewertung):** Überprüft wird die Einhaltung der Evakuierungszeit. Sofern diese nicht erfüllt wird, kommt es zum Ausschluss einer Variante. Die Gewichtung entfällt daher.
- **Kosten:** Das BMV hat festgelegt, dass die Kosten der einzelnen Varianten nachgelagert betrachtet werden sollen, um somit zunächst die Variante mit dem höchsten Nutzen zu ermitteln. Anschließend werden die Varianten auf ihre Wirtschaftlichkeit bewertet.