

Erweiterung Hannover Hauptbahnhof

Variantenbetrachtung Zweite Personenquerung Stand Februar 2025

1. Variantenvorauswahl mit optimierter Untervariante

2024 wurde gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr eine Vorauswahl von drei Varianten für die zweite Personenquerung getroffen. Diese beinhaltete zwei Unterführungsvarianten (Lister Meile Aufgänge Ost, Lister Meile Aufgänge West und Ost) sowie eine Überführungsvariante westlich der Lister Meile. In einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 21. August 2024 wurden diese vorgestellt. Die Präsentation dazu und ein FAQ sind im Downloadbereich des [BauInfoPortals](#) zu finden.

Im Rahmen weiterer Untersuchungen wurde die Unterführungsvariante 2 (Lister Meile Aufgänge West und Ost) mit Fahrtreppen optimiert. Daraus ergibt sich die Untervariante 2.1, die nun als vierter Entwurf Berücksichtigung in der Ermittlung der Vorzugsvariante findet. Folgende Änderungen haben sich in Hinblick auf die Variante ergeben:

	Westseite	Ostseite
Variante 2	(Schmalere) feste Treppe	Feste Treppe und Personenaufzug
Variante 2.1 mit Fahrtreppen	Personenaufzug	Feste Treppe, Fahrtreppen auf-/abwärts

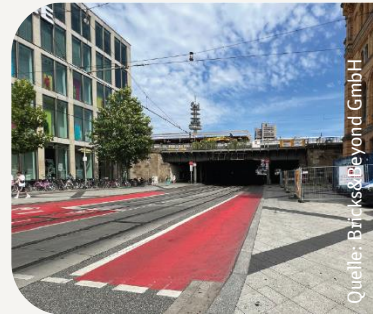
Ausnahme Bahnsteig 15/16: Bei Variante 2 und 2.1 ist nur eine Erschließung auf der Ostseite mit fester Treppe und Personenaufzug vorgesehen, da auf der Westseite die Zufahrt zum alten Posttunnel sonst nicht sichergestellt werden kann.

Entsprechend werden nun die folgenden vier Entwürfe in der Variantenvorauswahl betrachtet:



Variante 1:

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



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, Personenaufzug 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. Bewertungskriterien und Gewichtung zur Untersuchung der Varianten für die zweite Personenquerung

Bewertungskriterium	Gewichtung
Mindestübergangszeit	45 %
Planrechtsrisiko	15 %
Sperrpausen	15 %
Abschätzung Lifecycle Cost	10 %
Entlastung Hauptquerung, Gesamtkapazität des Bahnhofes	10 %
Herstellung	5 %
Anbindung an das Umfeld	0 %
Architektur, städtebauliche Wirkung	0 %
Betriebssicherheit (Evakuierungszeit)	Ausschlusskriterium
Kosten	nachgelagert
Summe	100 %

3. Erläuterung der Kriterien

- **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.
- **Planrechtsrisiko:** Es wird das Risiko aus Einwänden Dritter zu den jeweiligen Varianten bewertet.
- **Sperrpausen:** Es werden die Dauer der Sperrzeiten und deren Einfluss auf die Gleisanlagen, den Straßenbereich sowie die Üstra-Gleise bewertet.
- **Abschätzung Lifecycle Cost:** Die Varianten werden im Hinblick auf Kosten und betriebliche Einschränkungen bei der zukünftigen Wartung, Reinigung und Bewirtschaftung bewertet.

- **Entlastung der Hauptquerung/Gesamtkapazität des Bahnhofs:** Die Entlastung der Hauptquerung/der Einfluss auf die Gesamtkapazität des Bahnhofes durch den Bau einer zweiten Querung wird anhand der Ergebnisse der Makrosimulation bewertet.
- **Herstellung:** Für die Bewertung werden Vor- und Nachteile der Herstellungsweise sowie der verwendeten Baustoffe herangezogen.
- **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 Eisenbahn-Bundesamt und Bundesministerium für Digitales und Verkehr nicht im Zusammenhang mit dem Ziel der Maßnahme und der Projektveranlassung steht, wird dieses mit dem Faktor 0 % gewichtet.
- **Architektur und städtebauliche Wirkung:** Es wird die städtebauliche Raumwirkung von dem Bezugspunkt Innenstadt bewertet (Dimensionierung, Verhältnismäßigkeit). Da dieses Kriterium gemäß Eisenbahn-Bundesamt und Bundesministerium für Digitales und Verkehr 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 Bundesministerium für Digitales und Verkehr 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.

Die Bewertungsmatrix wird im Laufe des Jahres mit den Untersuchungsergebnissen befüllt und mit dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr abgestimmt.