

Umsteiganlage Hannover-Waldhausen

FAQ - Stand: August 2022

Inhalt

1. Projekt	3
2. Planung	4
3. Genehmigungsverfahren	11
4. Umwelt	13
5. Schall- und Erschütterungsschutz	15
6. Bauablauf	20
7. Dialog und weitere Informationen	22

Hinweis:

Aktuell ergänzte Fragen und Antworten, die sich u.a. aus den Dialogformaten im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Frühjahr/Sommer 2022 ergeben haben, sind mit einem * markiert.

Umsteiganlage Hannover-Waldhausen

Die Region Hannover plant im Stadtteil Waldhausen eine Umsteiganlage zwischen der S-Bahn und der Stadtbahn zu errichten. Dadurch können die Verkehrsverhältnisse in der niedersächsischen Landeshauptstadt verbessert werden. Die DB Netz AG und die DB Station&Service AG führen die aktuell laufenden Planungen gemeinschaftlich durch und stimmen sich dazu eng mit der Region Hannover als Auftraggeberin sowie der Landeshauptstadt Hannover und dem Bund ab.

Der neue S-Bahn-Haltepunkt Hannover-Waldhausen entsteht auf der Bahnstrecke Hannover–Altenbeken zwischen den Stationen Hannover-Linden/Fischerhof und Hannover Bismarckstraße auf Höhe der Eisenbahnbrücke Hildesheimer Straße. In unmittelbarer Nähe der neuen Station befindet sich die Stadtbahnhaltestelle Döhrener Turm für die Stadtbahn-Linien 1, 2 und 8.



Abb.: Blick von der Einmündung Riepestraße/Hildesheimer Straße auf die Umsteiganlage (Quelle: DB Netz AG)

Durch die geplante Umsteiganlage wird das im Jahr 2000 in Betrieb gegangene S-Bahn-Netz optimal mit dem seit den 1970er Jahren bestehenden Stadtbahnnetz verknüpft. Für Pendler:innen aus dem Deister-Umland zu den südlichen Stadtteilen Hannovers, nach Laatzen sowie zur Messe entfällt der Umweg über den Hauptbahnhof.

Durch verkürzte Reisezeiten infolge neuer Umsteigebeziehungen erhöht sich für Kunden:innen die Attraktivität der S-Bahn und des ÖPNV. Zudem werden die südlichen Stadtteile Waldhausen und Döhren direkt an das S-Bahn-Netz angebunden. Die neue Umsteigemöglichkeit kann somit die Vernetzung in Hannovers öffentlichen Verkehrs nachhaltig verbessern.

Derzeit wird die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorbereitet und erarbeitet. Voraussichtlich im Herbst 2022 werden die Unterlagen von der Projektleitung der DB Netz AG Hannover zur Beantragung des Baurechts an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übergeben. Nach einer Durchsicht und Prüfung erfolgt anschließend die Veröffentlichung der Unterlagen und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, bei dem sowohl die Träger öffentlicher Belange (TÖB) als auch Private die Möglichkeit zur Stellungnahme haben.

Im Folgenden erhalten Sie Informationen und Hintergründe zur geplanten Umsteiganlage, zum aktuellen Stand der Planungen, häufig gestellte Fragen und Antworten zu vielen Aspekten der Planung sowie Kontaktdaten von Ansprechpartner:innen.

1. Projekt **Welchen Nutzen und welche Vorteile bringt das Projekt?**

Die Region Hannover hat mithilfe einer Voruntersuchung zur Wirtschaftlichkeit die verkehrlichen Effekte berechnet und dabei Verkehrsverlagerungen zugunsten der umweltfreundlichen Schiene sowie nennenswerte Reisezeitvorteile ermittelt. Davon profitieren großräumig sowohl Fahrgäste im Nahverkehr sowie Anwohner:innen und andere Verkehrsteilnehmende. So erreichen Reisende aus den südlichen Stadtbezirken Südstadt und Döhren und aus Laatzen sowie Reisende mit Ziel in diese Stadtbezirke Reisezeitverkürzungen zwischen 9 und 16 Minuten. Für Reisende, die nicht in Waldhausen ein- oder umsteigen, verlängert sich dagegen die Fahrzeit in der S-Bahn nur um ca. 1 Minute.

Zusätzlich steigt durch den Bau der Umsteiganlage und die dadurch reduzierten Umsteigevorgänge die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes. Das bewirkt gem. ersten Voruntersuchungen eine Reduzierung der PKW-Fahrleistung von rund 1,44 Mio. Kilometern pro Jahr mitsamt der entsprechenden Emissionen. Drittens sorgt die neue Umsteiganlage für eine Entlastung der Knotenpunkte Kröpcke und Hauptbahnhof. Dort sind die Stadtbahnen heute am stärksten ausgelastet. Ein Grund dafür ist die hohe Anzahl der Umsteiger am Hauptbahnhof. Durch die Umsteiganlage Waldhausen steigen zukünftig weniger Fahrgäste am Hauptbahnhof um und entlasten dadurch dort die z.T. sehr vollen Stadtbahnen. Im Bereich Döhrener Turm sind hingegen keine Kapazitätsprobleme zu erwarten, da die Stadtbahnen dort bereits deutlich leerer sind.

Wie werden Projekt-Nutzen ermittelt und -Wirtschaftlichkeit nachgewiesen?

Die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV“ ist ein Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von ÖPNV-Projekten nach bundeseinheitlichen Regeln in Deutschland. Durch die Standardisierung des Vorgehens wird eine objektive Beurteilung von örtlich, technisch und verkehrswirtschaftlich unterschiedlichen Vorhaben nach einheitlichen Maßstäben ermöglicht. Sie beruht auf dem Mitfall-Ohnefall-Prinzip. Einer hypothetischen Zukunft ohne Realisierung einer Maßnahme wird die zukünftige Situation mit Realisierung der Maßnahme gegenübergestellt. Bewertet werden die Unterschiede zwischen Mit- und Ohnefall im Hinblick auf:

- Reisezeiten im ÖPNV
- PKW-Betriebskosten
- (zusätzliche) Mobilitätsmöglichkeiten
- ÖPNV-Betriebskosten
- Unfallschäden
- CO₂-Emissionen
- Schadstoffemissionskosten weiterer Schadstoffe
- Geräuschbelastung

Die ermittelten Nutzenwerte werden den mit der Maßnahme verbundenen Kosten gegenübergestellt. Die Maßnahme gilt als volkswirtschaftlich sinnvoll, wenn der Nutzen größer ist als die Kosten (Nutzen/Kosten > 1).

***Mit wie vielen Fahrgästen wird für die neue Umsteiganlage gerechnet? Wurde die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen / Arnum dabei mit einbezogen?**

Nach der o. g. Voruntersuchung kann von ca. 9.300 Reisenden pro Tag ausgegangen werden. Dabei handelt es sich vorwiegend um Umsteiger zwischen Stadtbahn und S-Bahn mit Fahrtziel Südwesten. Bei dieser Prognose der Fahrgäste sind Corona-Effekte nicht berücksichtigt, da davon auszugehen ist, dass diese bis zur Realisierung der Station nicht mehr maßgeblich sind. Messereisende sind ebenfalls nicht berücksichtigt, die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen / Arnum aber sehr wohl.

***Bereits heute ist die Stadtbahnhaltestelle Döhrener Turm zu bestimmten Zeiten stark frequentiert. Wie wird die Situation am Bahnsteig bewältigt, wenn zusätzliche Reisende durch die Umsteiganlage hinzukommen?**

Die Situation ist bekannt und wird nach Inbetriebnahme weiterhin im Blick behalten. Derzeit sind keine Maßnahmen an der Stadtbahnhaltestelle geplant, da bei vergleichbar belasteten Stationen keine verkehrlichen Beeinträchtigungen bekannt sind und es sich nur um Spitzenzeiten handelt. Zudem wären Maßnahmen auf Grund der örtlichen Verhältnisse nur schwer umsetzbar.

2. Planung Welche Maßnahmen sind zur Erreichung der Projektziele geplant?

Geplant ist, einen 210 Meter langen Bahnsteig (Höhe: 76 cm) zwischen den bestehenden Gleisen zu errichten. Dafür müssen sowohl die Brücke über die Hildesheimer Straße als auch der Bahndamm in Richtung Norden verbreitert werden. Anschließend wird das äußere S-Bahn-Gleis (Richtung Hannover-Linden/Fischerhof) nach Norden verschwenkt, um Platz für den Bahnsteig zu schaffen. Um die Eingriffe in der angrenzenden Riepestraße und Bregenzer Straße möglichst gering zu halten, werden anstelle eines Damms auf beiden Seiten der Brücke Spundwände mit Lärmschutzwänden errichtet. Für die Realisierung der Maßnahme ist in geringfügigem Umfang Grunderwerb zu tätigen.

Der Bahnsteig wird einen stufenfreien Ein-/Ausstieg in die Züge ermöglichen. Zudem erhält er eine moderne Ausstattung mit Sitzbänken, Informationsvitriolen, Ticketautomaten, Beleuchtung sowie einem Wege- und Blindenleitsystem. Auf dem Bahnsteig werden ein ca. 70 Meter langes Bahnsteigdach sowie Wartehäuser errichtet.

Zwischen dem S-Bahnsteig und der Stadtbahnhaltestelle Döhrener Turm entsteht eine Treppe als direkte Verbindung. Dafür werden die Hildesheimer Straße sowie die Anlagen der Stadtbahn angepasst. Auf der westlichen Seite (Ecke Riepestraße) entsteht ebenfalls eine Treppe. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist auf der Ostseite der Brücke (Ecke Bregenzer Straße) ein Aufzug für den barrierefreien Umstieg geplant. Für die Umsteigebeziehungen werden die Wegekettensysteme mit taktilen Elementen für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen ausgestattet und die Einmündungsbereiche der Riepe- und der Bregenzer Straße mit einer sogenannten Aufpflasterung erhöht.

Bei der Station Waldhausen handelt es sich hauptsächlich um eine Umsteiganlage zwischen Stadtbahn und S-Bahn. Weitere Fahrgastpotentiale werden im Einzugsgebiet für Fußgänger und Radfahrer gesehen. Es sind daher lediglich Bike-and-Ride-Plätze vorgesehen, jedoch keine Park-and-Ride-Plätze.

Wer ist für die Planung verantwortlich?

Verantwortlich für die Planung der Umsteiganlage Waldhausen ist die Region Hannover. Sie hat die DB Netz AG und die DB Station&Service AG damit beauftragt, die Planunterlagen erstellen zu lassen. Die Erarbeitung erfolgt durch eine Projektgruppe aus unterschiedlichen Fachplaner:innen.

Das EBA prüft im Rahmen des Genehmigungsverfahrens alle vorgebrachten Anregungen und Bedenken und fasst im Rahmen einer Abwägung einen entsprechenden Beschluss. In dem Planfeststellungsbeschluss wird die Abwägung aller Belange, Hinweise oder Zusagen aufgenommen und festgesetzt. Ziel ist es, die Planunterlagen vorab im Konsens abzustimmen, um möglichst viele Hinweise und Bedenken berücksichtigen bzw. ausräumen zu können.

In welcher Phase befinden sich die Planungen zum Projekt aktuell?

Das Projekt befindet sich nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in der sog. Leistungsphase 3 (Lph3). Die Entwurfsplanung bildet die Grundlage für das anschließende Planfeststellungsverfahren (Lph4).

In der Genehmigungsplanung (Lph4) erfolgt die gesamthafte Darlegung und Begründung des Vorhabens, bei dem Möglichkeiten zu Stellungnahmen und Einwendungen bestehen. Alle Belange und Hinweise werden hierbei erörtert und abgewogen und münden anschließend in den Planfeststellungsbeschluss.

Welche Herausforderungen gibt es in der aktuellen Planungsphase?

Das Projekt befindet sich derzeit in der Entwurfsplanung (Lph3), die die Grundlage für die Planfeststellungsunterlagen bildet. Die konstruktiven Ausführungen des Brückenbauwerks über die Hildesheimer Straße und die aufeinander abgestimmten Fachgutachten haben sich hierbei als große Herausforderung dargestellt.

Wie sehen die Schritte nach Erteilung des Baurechts aus?

Nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses durch das EBA geht das Projekt in die Ausführungsplanung (Lph5) über, in der die zeichnerische und rechnerische Darstellung der Ergebnisse der Entwurfs- und Genehmigungsplanung zur ausführungsfähigen Lösung einschließlich Detailzeichnungen aufbereitet wird.

Zur Vorbereitung der Vergabe der Bauleistungen (Lph6) werden ein Vergabeterminplan und Leistungsbeschreibungen aufgestellt, Mengen ermittelt und zusammengestellt, sowie Kosten durch den Vergleich der Leistungsverzeichnisse mit der Kostenberechnung kontrolliert. Dann werden die Vergabeunterlagen für Baufirmen zusammengestellt. Ziel der anschließenden Leistungsphase 7 ist die Vergabe der Bauleistungen. Dazu werden u.a. Angebote eingeholt und Bietergespräche mit Baufirmen geführt. Damit sind die Grundlagen für die Bauphase (Lph8) geschaffen.

Ein belastbarer Termin zur Baudurchführung kann zum aktuellen Planungsstand noch nicht verbindlich festgelegt werden. Nach aktuellem Stand sind erste vorbereitende Arbeiten für Ende 2024 geplant. Voraussichtlich (vsl.) Ende 2025 können Arbeiten zur Anpassung der Oberleitungsanlage beginnen. Die Hauptbauarbeiten starten vsl. Ende 2026. Die Inbetriebnahme erfolgt vsl. Mitte 2028, wobei letzte Restarbeiten Ende 2028 abgeschlossen werden.

Mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSStBV) erfolgen regelmäßige Abstimmungen zum Umbau des Südschnellwegs, um bei der Durchführung der Maßnahmen die Einschränkungen und Belastungen für die Anwohner:innen aufeinander abzustimmen und möglichst gering zu halten.

Warum entsteht der Bahnsteig nicht weiter westlich, also mehr in Richtung Hannover-Linden/Fischerhof?

Die Lage der Umsteigeanlage ergibt sich aus der Kreuzung der Eisenbahnstrecke und der Stadtbahnstrecke mit der Haltestelle Döhrener Turm. Die Gleisanlagen müssen bereits bei der geplanten Lage des Bahnsteigs weit über die Bahnsteiggrenzen hinweg, im Wesentlichen zwischen der Heuerstraße und der Wiener Straße, aufgeweitet werden, bevor sie wieder an den Bestand anschließen.

Die Lage des Bahnsteigs wurde in Ost-West-Richtung untersucht und aufgrund der Eingriffe in die Bahntechnik sowie des Denkmalschutzes der Eisenbahnbrücken Wiener Straße und Heuerstraße in der aktuellen Form entworfen.

Um die Funktion als Umsteiganlage mit direkter Umsteigemöglichkeit zwischen S-Bahn und Stadtbahn in Höhe der Hildesheimer Straße zu gewährleisten, kommt eine deutliche seitliche Verschiebung des Bahnsteigs nicht in Betracht. Bei einer geringeren Verschiebung nach Westen schlägt sich der unterschiedliche Abstand der Bebauung Riepestraße / Bregenzer Straße zur S-Bahn nicht entscheidend nieder, da auch in diesem Fall die Aufweitung der Gleisanlagen nicht hinter der Bahnsteigkante endet, sondern noch deutlich entlang der Bregenzer Straße weiter verläuft.

Eine Verschiebung nach Westen bietet daher keine spürbaren Vorteile. Dies hätte jedoch deutlich größere und somit kostenintensive Eingriffe in die Leit- und Sicherungstechnik sowie in das denkmalgeschützte Brückenbauwerk über die Heuerstraße sowohl für den Bauzustand als auch für den Endzustand zur Folge.

Darüber hinaus würden sich die Wege für Reisende, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, bei einem Zugang am Bahnsteigende anstatt an der Bahnsteigmitte zumindest aus einer Hälfte des Zuges erheblich verlängern.

Warum entsteht der S-Bahn-Haltepunkt nicht in südlicher Richtung?

Eine Verbreiterung der Gleisanlagen nach Süden kann nicht erfolgen, da sich dort die Güterumgehungstrecke befindet und für eine Südverschwenkung somit drei Gleise statt einem Gleis verschwenkt werden müssten. Das zöge weitaus größere betriebliche und signaltechnische Folgemaßnahmen nach sich und wäre damit weitaus kostenintensiver. Es stünde somit der Wirtschaftlichkeit des Projekts entgegen. Die nördlichen und südlichen Gleise gehören bei der DB zu unterschiedlichen Strecken (1760 Hannover Hbf.-Soest/Hamel und 1750 Wunstorf-Hannover-Linden-Lehrte). Ein abschnittsweiser Tausch der Gleisnutzung, so dass Güterzüge die nördlichen Gleise und die S-Bahn die südlichen Gleise nutzen, scheidet aus betrieblichen Gründen daher aus.

Ist es möglich, die S-Bahn-Station nördlich neben das äußere Gleis zu setzen (ingleisige Haltestelle) damit das Verschwenken des Gleises entfällt?

Nein, die Kapazität der zweigleisigen Strecke würde durch eine eingleisige Haltestelle stark eingeschränkt werden. Ebenso wäre die Abwicklung der S-Bahnen beider Richtungen an einer Bahnsteigkante unter Beibehaltung des heutigen Betriebskonzeptes nicht möglich.

***Ist es möglich, die Trassierung so zu ändern oder den Bahnsteig schmaler auszubilden, damit die Verbreiterung nach Norden geringer ausfällt und mehr Bäume erhalten bleiben können?**

Die Bahnsteigbreite ist gemäß den verkehrlichen und baulichen Vorgaben und Randbedingungen auf das erforderliche Maß geplant und nicht weiter reduzierbar. Gleiches gilt für die Trassierung; sie obliegt fahrdynamischen, gleisgeometrischen Vorgaben.

Ist geplant, den Hochbahnsteig der Stadtbahnhaltestelle in Richtung Süden zu verlängern und die Stadtbahnhaltepunkte entsprechend zu verschieben, um den Fußweg für umsteigende Personen zu verkürzen?

Nein, die Stadtbahnhaltestelle Döhrener Turm wurde im Hinblick auf die Umsteigestation Waldhausen bereits unter Berücksichtigung der örtlichen Platzverhältnisse in ihrer optimalen Lage errichtet, die allen Verkehrsbeziehungen und -Teilnehmern gerecht wird.

Warum ist nur ein Aufzug an der Umsteiganlage geplant?

Für die Umsteiganlage werden Fördergelder beantragt, nach deren Regularien nur ein Aufzug pro Station gefördert wird – analog zu allen weiteren Umsteiganlagen. Die DB setzt moderne und intelligente Aufzüge ein, die für schnelle Wartungs- und Reparaturzwecke digital ihre Funktionsfähigkeit melden. Nutzer:innen können bei Bedarf per App, im Internet oder über die 3-S-Zentrale unter der Rufnummer 0511-286 1055 die aktuelle Betriebsfähigkeit abfragen und erhalten im Störfall Vorschläge über alternative Fahrverbindungen.

Warum ist der Aufzug an der östlichen Seite des S-Bahn-Haltepunkts, also an der Bregenzer Straße, geplant?

Da in der Mitte der Hildesheimer Straße nicht die nötige Breite für die zusätzliche Anordnung des Aufzugs vorhanden ist, ist auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und verkehrlichen Aspekte mit dem Bahnhofsmanagement und der Landeshauptstadt der Standort des Aufzugs an der Ecke Bregenzer Straße abgestimmt.

***Kann ein größerer Aufzug ausgeführt werden, um die Nutzung mit Lastenrädern zu gewährleisten?**

Dies ist nicht möglich, da bereits das größte Modell von den zurzeit drei zugelassenen und standardisierten Aufzügen vorgesehen ist. Zusätzlich wird aber mit einem größeren Aufzugsschacht eine Vorkehrung für einen später möglichen längeren Aufzug vorgenommen.

Können aktuelle Pläne zur Verfügung gestellt werden?

Die aktuelle Planung erfolgt an einem digitalen, dreidimensionalen Modell (Building Information Modeling). In Projektvorstellungen werden dann ggf. auch Lagepläne aus dem System generiert, die zur Verfügung gestellt werden könnten.

Was ist Building Information Modeling (BIM)? ([Video](#))

Building Information Modeling (dt.: Bauwerksdatenmodellierung) ist eine moderne digitale Methode der Bauplanung. Mittels Software können Daten zu Gebäuden oder Bauwerken digital modelliert (3D-Modell) und kombiniert werden. Die virtuellen Modelle unterstützen die optimierte Bauplanung und -ausführung von Bauwerken. Insbesondere wenn Änderungen in der Planung auftreten und am Modell vorgenommen werden, sind diese schnell und direkt für alle Beteiligten verfügbar. Damit kann der Koordinierungs- und Arbeitsaufwand mit BIM gegenüber der klassischen Bauplanung deutlich reduziert werden.

Inwiefern werden Vorschriften des Denkmalschutzes beachtet?

Die Pylone seitlich der Widerlager im Bereich der Hildesheimer Straße stehen unter Denkmalschutz. In Abstimmung mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde sollen diese zu Beginn der Arbeiten zwischenzeitlich demontiert und mit Abschluss wieder im Original aufgestellt werden (s. Abbildung auf Seite 8).

Die Lage der Station ist zudem so konzipiert, dass es keine Eingriffe in die denkmalgeschützten Brückenbauwerke der Wiener Straße und Heuerstraße gibt.

Werden die an die Bahnstrecke angrenzenden Straßen verengt?

Für den S-Bahnsteig-Bereich wird mehr Platz benötigt. Dazu wird die Bahnanlage nach Norden erweitert. Die dafür notwendigen rund zehn Meter Raumgewinn entstehen durch das Aufschütten der schrägen Böschung, die mit einer Spundwand abgeschlossen wird. Dadurch kann die Breite von Autofahrbahn sowie Rad- und Fußwegen in der Riepestraße und der Bregenzer Straße vollständig erhalten bleiben.

Gibt es Pläne für das Areal zwischen Südschnellweg und Umsteiganlage?

Die Planungen beider Projekte werden regelmäßig abgestimmt. Für die Entwicklung des dazwischenliegenden Areals ist die Landeshauptstadt Hannover zuständig.

Ist geplant, zusammen mit dem Bau des S-Bahnhofes auch eine Sanierung der Bregenzer, Salzburger und Riepestraße umzusetzen?

Für die Sanierung der Straßen ist der zuständige Straßenbaulastträger verantwortlich. Im Rahmen dieser Maßnahme mögliche Beeinträchtigungen oder Beschädigungen werden nach Fertigstellung der Baumaßnahme in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger wieder behoben, so dass die Straßen wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt werden. Synergien mit geplanten Sanierungsmaßnahmen, sofern der Baulastträger diese vorsieht, sind denkbar. Dazu stimmen sich die Region Hannover und die DB mit der Landeshauptstadt ab.



Abb.: Blick von der Stadtbahnhaltestelle Döhrener Turm auf die S-Bahn-Station (DB Netz AG)

***Wurden Zu- / Abgang nur auf der Seite der Riepestraße als Variante geprüft?**

Eine Variantenprüfung wurde im Zuge der vorangegangenen Planungen eingehend durchgeführt. Auf Grund der vorhandenen Randbedingungen, wie z. B. die vorhandenen Brückenbauwerke, der Ausgewogenheit der Wegebeziehungen für die Reisenden und der Abwägung der Betroffenheiten ergab sich daraus als Vorzugsvariante die jetzige Planung mit mittiger Lage der neuen Station.

***Bleibt die Hildesheimer Straße 4-spurig?**

Die Hildesheimer Straße bleibt 4-spurig. Im Bereich der Umsteiganlage erfolgt lediglich eine geringe Anpassung der Fahrbahnränder zur Stadtbahn.

***Die Hildesheimer Straße ist eine sehr stark befahrene Straße. Soll der Verkehr immer unterbrochen werden, wenn jemand den mittleren Zugang benutzen will?**

An der heutigen Situation wird sich nicht viel ändern, da ein erheblicher Teil der Reisenden Umsteiger sind, die die mittlere Treppe nutzen werden. Damit sind keine zusätzlichen Unterbrechungen des Verkehrs auf der Hildesheimer Straße verbunden. Die Steuerung des Verkehrs infolge der zusätzlichen Umsteiger, die den Aufzug oder die westliche Treppe nutzen und die Hildesheimer Straße queren, erfolgt über die bereits vorhandene Lichtsignalanlage.

***Ist der Weg für Personen, die den Aufzug nutzen und die Hildesheimer Straße sowie die Bregenzer Straße queren, sicher?**

Die Querung der Hildesheimer Straße erfolgt über die Lichtsignalanlage, an der Bregenzer Straße ist eine Aufpflasterung der Straße auf das Gehwegniveau vorgesehen, so dass eine höhengleiche und sichere Querung möglich ist. Diese Aufpflasterung wird an der Riepestraße ebenfalls errichtet, so dass auch dort eine höhengleiche und damit gute Querung der Straße ermöglicht wird. Eine Lichtsignalanlage oder ein Zebrastreifen an der Einmündung der Bregenzer Straße und Riepestraße ist daher nicht zusätzlich erforderlich.

***Bei der Überquerung der Stadtbahngleise an der Ampel kommt es gelegentlich vor, dass Passanten auf den Gleisen stehend auf die Grünphase warten. Wird in Zukunft deutlicher kenntlich gemacht, dass dort kein Wartebereich ist?**

Diesen Hinweis nehmen wir mit in unsere Planung auf.

***Ist auf der Hildesheimer Straße eine Velo-Route geplant?**

Die geplante Velo-Route in Waldhausen soll nicht in der Hildesheimer Straße, sondern in der Schützenallee und dem Rudolf-Von-Bennigsen-Ufer entlang verlaufen.

***Ist es möglich, die Bregenzer Straße und eventuell auch die Riepestraße in Fahrradstraßen zu ändern?**

Das Anliegen wurde an die zuständige Fachabteilung der Landeshauptstadt Hannover weitergegeben. Nach vorläufiger Stellungnahme scheidet eine Anordnung zur Fahrradstraße nach den derzeitigen Vorschriften aber aus, da Hauptsammelstraßen oder Straßen im Vorbehaltsnetz/Hauptverkehrsnetz nicht zur Ausweisung als Fahrradstraße geeignet sind.

***Könnte der Radweg in der Riepestraße neben den Bahngleisen vielleicht wie auch der Radweg im weiteren Verlauf der Bregenzer Straße zukünftig entfallen und für die Anpflanzung von Bäumen genutzt werden?**

Das Anliegen wurde an die zuständige Fachabteilung der Landeshauptstadt Hannover weitergegeben und dort geprüft. Diese wies darauf hin, dass Radfahrende hier grundsätzlich sowohl die Fahrbahn als auch den Radweg nutzen können. Die überwiegende Mehrheit entscheidet sich erfahrungsgemäß für den Radweg, sofern dieser in einem guten Zustand sei. Dies werde aus Sicht der Stadt begrüßt.

Der Radweg in der Riepestraße wird auf Grund seines baulichen Zustandes zurzeit wenig genutzt. Im weiteren Verlauf der Bregenzer Straße zur Salzburger Straße erfolgte bereits eine Radwegerneuerung inklusive der Seitenanlagen.

Aus derzeitiger Sicht der Fachabteilung der Landeshauptstadt Hannover ist der Erhalt der Radwegeverbindungen entlang des Bahndammes auch zukünftig erforderlich und eine Verbreiterung der Grünflächen für weitere Pflanzungen nicht möglich.

***Ist es möglich, die Bregenzer Straße und eventuell auch die Riepestraße zu Einbahnstraßen zu ändern?**

Aus Sicht der Fachabteilung der Landeshauptstadt Hannover wäre eine dauerhafte Einbahnstraßenregelung denkbar, sofern während der bauzeitlichen Führung damit positive Erfahrungen gemacht werden und die Verkehrsbehörde dies abschließend für geeignet hält.

***Es wird befürchtet, dass sich die Parkplatzsituation für die Anwohner mit Bau der Umsteiganlage deutlich verschlechtert. Können in der Bregenzer Straße und Riepestraße daher Anwohnerparkplätze eingerichtet werden?**

Da hauptsächlich von Umsteigern auszugehen ist, ist von einer deutlichen Zunahme von Fahrzeugen im Umfeld der Umsteiganlage nicht auszugehen. Diese Auffassung teilt auch die Landeshauptstadt und sieht gegenwärtig auch keine Park-Engpässe, so dass Bewohner:innen-Parken auf den Bereich der Innenstadt beschränkt bleiben soll.

***Werden die Bestandsüberbauten im Zuge der Baumaßnahme ersatzneugebaut? Wenn nein, welche Restnutzungsdauer verbleibt für die Bestandsüberbauten? Wie nachhaltig schätzen Sie diese Maßnahme ein?**

Der vorhandene nördliche Brückenüberbau über die Hildesheimer Straße kann aus statischen Gründen nicht weitergenutzt werden und wird zusammen mit der neuen Bahnsteigbrücke und der neuen Gleisbrücke neu errichtet. Der südliche Brückenüberbau bleibt unverändert. Die Unterbauten werden soweit erforderlich erneuert bzw. umgebaut. Die Restnutzungsdauer der verbleibenden Bauteile wird als ausreichend angesehen.

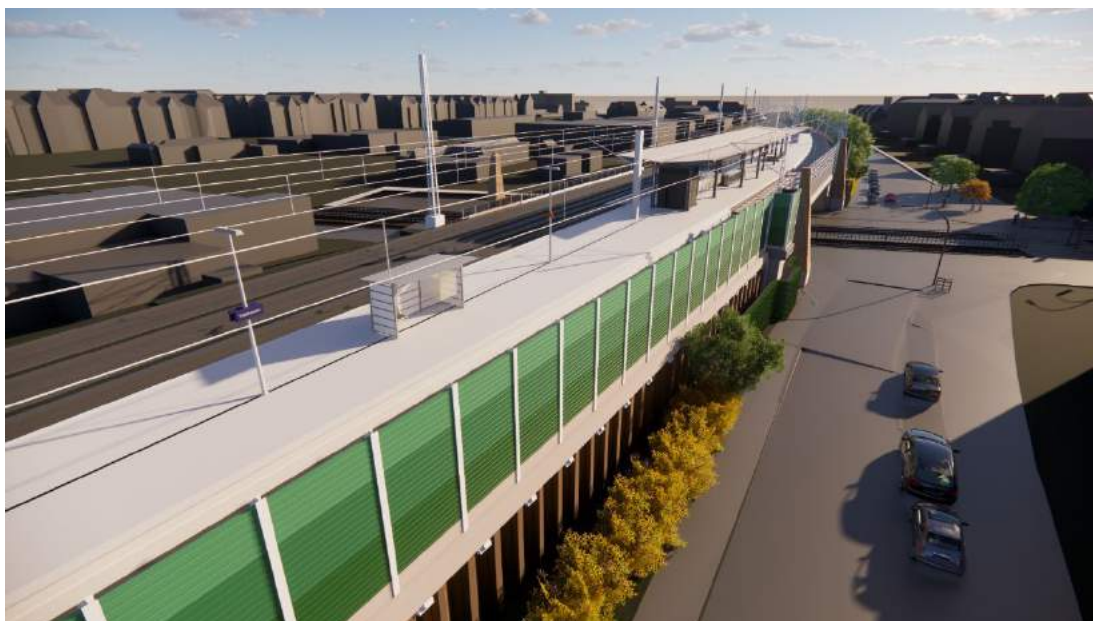


Abb.: Blick auf den östlichen Bereich der S-Bahn-Station und die Bregenzer Straße (DB Netz AG)

3. Genehmigungsverfahren

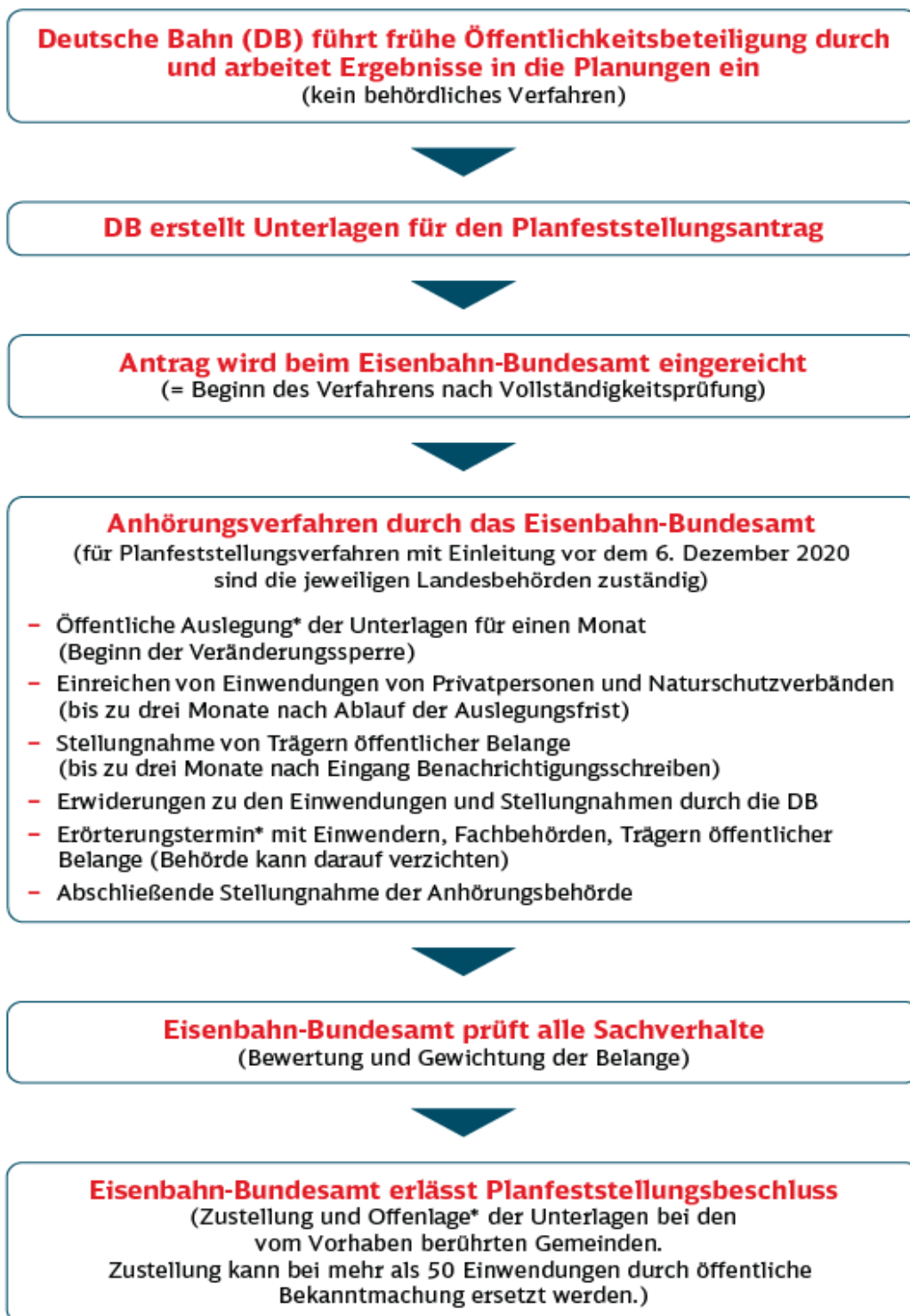
Planfeststellungsverfahren ([Video](#))

Zur Erlangung des Baurechts für die S-Bahn-Station in Waldhausen wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Planfeststellung kommt zur Anwendung, wenn z.B. Rechte Dritter und/oder öffentliche Belange betroffen sind und wenn – wie im Falle des Projekts Umsteiganlage Waldhausen – eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde. Das Ergebnis dieses förmlichen Verwaltungsverfahrens, d.h. der Planfeststellungsbeschluss, kommt einer Baugenehmigung gleich.

Nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird der Beschluss durch die zuständige Planfeststellungsbehörde, d.h. vom EBA erlassen. Das Verfahren stellt sicher, dass ein geplantes Bauvorhaben alle rechtlichen Vorgaben erfüllt und alle öffentlichen und privaten Betroffenen abgewogen und berücksichtigt werden.

Die Entscheidungsgrundlagen für die Genehmigung durch das EBA bilden zum einen die umfassenden Unterlagen, die der Vorhabenträger, d.h. in diesem Fall die DB, einreicht. Darin werden u.a. die Notwendigkeit der Maßnahme, technische Einzelheiten und untersuchte Varianten dargelegt. Ebenfalls beigefügt sind umfangreiche Anlagen zur Information, bspw. schall- und erschütterungstechnische Unterlagen oder die Umweltverträglichkeitsstudie.

Das EBA prüft, ob die Antragsunterlagen formal korrekt, plausibel, vollständig und damit derart gestaltet sind, dass ein potenziell vom Vorhaben Betroffener seine eigene individuelle Betroffenheit erkennen kann.



*Das Planungssicherungsgesetz (PlanSiG) sorgt während der Corona-Pandemie dafür, dass die öffentliche Beteiligung bei Infrastrukturvorhaben digital erfolgen kann, sodass Projekte nicht verzögert werden. Dies gilt bis Ende 2022 auch für alle Bekanntmachungen (Offenlagen und Terminankündigungen).

Abb.: Ablauf Planfeststellungsverfahren

Das anschließende Anhörungsverfahren, also die Beteiligung betroffener Privatpersonen, Verbände und Träger öffentlicher Belange (TöB) ist ebenfalls Teil der Planfeststellung. In diesem Rahmen werden die Planunterlagen bei den Gemeinden, die von dem Vorhaben berührt sind, für die Dauer von einem Monat öffentlich ausgelegt.

Die Betroffenen sowie Umwelt- und Naturschutzvereinigungen können die Unterlagen einsehen und nach Ende der Auslegung innerhalb einer festgesetzten Frist Einwendungen gegen den Plan erheben. Die TöB (Behörden und andere Stellen) geben parallel dazu ihre Stellungnahmen ab.

Liegen Einwendungen und Stellungnahmen vor, hat der Vorhabenträger Gelegenheit zur Erwidern. Im Anschluss daran wird ein Erörterungstermin durchgeführt. Dieser ist nicht öffentlich und dient der Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen mit den Betroffenen, TöB, Umwelt- und Naturschutzvereinigungen und dem Vorhabenträger. Nach Beendigung des Anhörungsverfahrens wird über die Erteilung des Planrechts entschieden.

Anhand der Unterlagen des Vorhabenträgers und der Einwendungen und Stellungnahmen stellt das EBA die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange fest. Andere Genehmigungen oder Erlaubnisse braucht der Vorhabenträger in diesem Planungsstadium nicht.

4. Umwelt **Wurde im Rahmen der Planungen zur Umsteiganlage Waldhausen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt?**

Ja, die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) verfolgt das Ziel, umweltrelevante Vorhaben vor ihrer Zulassung auf mögliche Umweltauswirkungen hin zu überprüfen und untersucht dabei Auswirkungen auf Böden, Gewässer, Luft, Klima, Menschen, Tiere und Pflanzen.

Das EBA hat in seiner Funktion als Genehmigungsbehörde im Frühjahr 2018 das von der Vorhabenträgerin beantragte sog. Scoping-Verfahren durchgeführt. Ziel dieses Verfahrens ist die frühzeitige Unterrichtung über Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben, die in den UVP-Bericht aufzunehmen sind. Der UVP-Bericht wird gemeinsam mit den Planunterlagen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erneut beim EBA eingereicht.

Wie viele Bäume werden für das Vorhaben gefällt; wie wird dies kompensiert?

Für die notwendige Anpassung des Bahndamms muss der Baumbestand in der Brengener Straße und Riepestraße zum Teil gefällt werden. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden diese Eingriffe berücksichtigt und mittels des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) wird die Eingriffsregelung gemäß Bundesnaturschutzgesetz abgearbeitet. Im LBP werden die Vermeidungsmaßnahmen formuliert, um die Eingriffe in die Natur und Landschaft möglichst gering zu halten. Des Weiteren werden die Eingriffe im LBP nach der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) bilanziert, der Kompensationsbedarf ermittelt und Kompensationsmaßnahmen formuliert. Das Kompensationskonzept wird bereits jetzt mit den Fachabteilungen der Landeshauptstadt Hannover und der Unteren Naturschutzbehörde der Region Hannover vorabgestimmt, um möglichst umfangreich nahe der Umsteiganlage die Eingriffe auszugleichen. Die Kompensation wird teilweise vor Ort durch neue Gehölzanpflanzungen sowie Rankgitter geleistet. Dennoch verbleibende Kompensationsbedarfe sollen über ein Ökokonto ausgeglichen werden.

Gibt es Überlegungen die neuen Lärmschutz- und Spundwände zu begrünen?

Eine Begrünung ist im Bereich der neuen Stützwände vorgesehen, diese wird zwischen den Spundwänden und dem Gehweg angeordnet.

***Ist es möglich, schnellwachsende Gehölze für die Begrünung im Bereich der neuen Stützwände vorzusehen?**

Dies kann bei der Auswahl der Gehölze berücksichtigt werden, erfolgt aber erst im Rahmen der detaillierten Planung.

***Gibt es Veränderungen im Mikroklima durch den Wegfall der Bäume (Stichwort entstehende Wärmeinsel)?**

Die klimatischen Veränderungen durch den Verlust von Bäumen sind eher geringfügig, da das Vorhaben auf der Nordseite und damit auf der ohnehin kühleren Seite erfolgt, und temporär, da die geplanten Gehölze, Sträucher und Bäume dies im späteren Verlauf wieder ausgleichen. Neben den schnellwachsenden Gehölzen, die als Buschwerk einen schnellen Sichtschutz auf die Spundwände bieten, werden auch hochwachsende Gehölze angepflanzt, welche langfristig wieder großflächiger Schatten spenden.



Abb.: Geplante Begrünung entlang der Spundwände am Beispiel der Riepestraße (DB Netz AG)

Werden auch Lichtemissionen im Rahmen der Untersuchungen von Umweltbelastungen mit betrachtet?

Die modernen Beleuchtungsanlagen ermöglichen eine sektorale Ausleuchtung des Bahnsteigbereichs. Bei über 20 Metern Entfernung zur angrenzenden Wohnbebauung ist nicht mit einer Lichtimmission zu rechnen. Eventuelle Beeinflussungen für Tiere und Insekten durch Lichtimmissionen werden zusätzlich zu UVP-Bericht und LBP im Artenschutzfachbeitrag (AFB) berücksichtigt.

***Wie weit geht die Beleuchtung des Bahnsteigs (Stichwort Lichtemissionen)?**

Alle Bereiche, in denen sich Reisende aufhalten, sind gemäß den Vorschriften zu beleuchten, dazu gehört der Bahnsteig und die Zuwegungen. Es wird aber in der Planung und Umsetzung darauf geachtet, dass nur sicherheitsrelevante Bereiche ausgeleuchtet werden und die Beleuchtung zielgerichtet und nicht streuend erfolgt.

***Gibt es eine Bewertung des Themas Windschneise? Der Wind kommt oft vom Westen aus Richtung Maschsee und in der Vergangenheit gab es Sturmschäden in der Schneise zwischen Bregenzer Straße und Brandestraße.**

Eine bedeutende Windschneise liegt nach den Klima-Analysekarten der Landeshauptstadt Hannover in dem Bereich nicht vor. Zudem spielt die mit dem Vorhaben verbundene Wirkung der Verengung des Luftabflussbereiches zwischen der Wohnbebauung und dem Bahndamm eine untergeordnete Rolle.

Berücksichtigt die UVP die Verschattungswirkung der Lärmschutzwand?

Die Verschattungswirkung wird in der Umweltverträglichkeitsstudie standardmäßig in vielerlei Hinsicht und bzgl. mehrerer Schutzgüter berücksichtigt:

- Schutzgut Mensch insbesondere menschliche Gesundheit: Verschattung der evtl. vorhandenen Hausgärten und des öffentlichen Freiraumes in Bezug auf Erholungsnutzung
- Tiere und Pflanzen: Evtl. Veränderung der Standorteigenschaften und damit einhergehend Veränderung der Zusammensetzung der Pflanzen- und Tierwelt
- Boden: Ggf. Veränderung der Eignung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen
- Wasser: Ggf. geringere Verdunstungsrate in Folge der Verschattung
- Klima und Luft: Ggf. Veränderung der kleinklimatischen Verhältnisse
- Wechselwirkungen: Ggf. werden Abhängigkeiten der Auswirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern bzw. deren Beeinträchtigungen aufgezeigt.

***Gibt es Veränderungen im Mikroklima durch den Wegfall der Bäume (Stichwort entstehende Wärmeinsel)?**

Die klimatischen Veränderungen durch den Verlust von Bäumen sind eher geringfügig, da das Vorhaben auf der Nordseite und damit auf der ohnehin kühleren Seite erfolgt, und temporär, da die geplanten Gehölze, Sträucher und Bäume dies im späteren Verlauf wieder ausgleichen. Neben den schnellwachsenden Gehölzen, die als Buschwerk einen schnellen Sichtschutz auf die Spundwände bieten, werden auch hochwachsende Gehölze angepflanzt, welche langfristig wieder großflächiger Schatten spenden.

5. Schall- und Erschütterungsschutz

Haben Anwohner:innen einen Anspruch auf Lärmschutz? [\(Video\)](#)

Beim Bau der Umsteiganlage Waldhausen handelt sich um eine wesentliche bauliche Änderung. Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Als sogenannte Lärmvorsorge ist beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist. Bei der Lärmvorsorge sind die festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

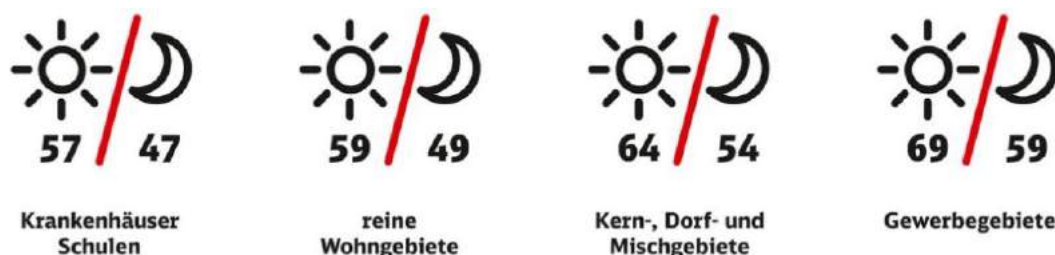


Abb.: Immissionsgrenzwerte (Tag 6-22 Uhr) in dB(A) bei der Lärmvorsorge (DB AG) gem. 16. BImSchV

Lärmvorsorge erfolgt generell vorrangig durch aktive Schallschutzmaßnahmen, d.h. sie werden direkt am Emissionsort, sprich möglichst nah an den Gleisen durchgeführt, um eine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten in den benachbarten schutzwürdigen Gebieten (z.B. Wohngebiete) zu verhindern oder zu minimieren. Oft werden Schallschutzwände errichtet, aber auch andere Techniken sind möglich.

Reichen Maßnahmen am Gleis nicht aus oder kommen sie aus anderen Gründen nicht in Betracht, werden passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden durchgeführt, z. B. in Form von Schallschutzfenstern, mit Schallschutzlüftern oder als Fassadendämmung.

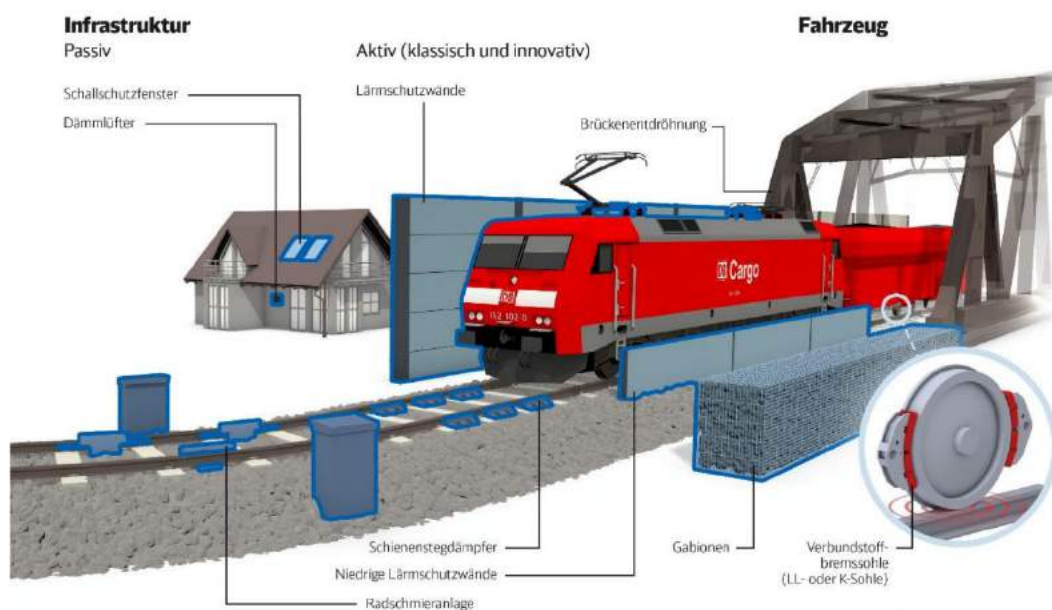


Abb.: Übersicht der möglichen Lärmschutzmaßnahmen (DB AG)

Wird es nach Fertigstellung des Projekts für Anwohner:innen leiser?

Für die neue Umsteigeanlage inklusive aller Zusammenhangsmaßnahmen wird auf Basis von Prognose-Fällen nach den aktuellen Richtlinien ein Schallgutachten erstellt. Für die schalltechnische Untersuchung berechnen Gutachter den verursachten Lärm und die Veränderung durch die Baumaßnahme. So werden die Lärmbelastungen der Betroffenen für den Ist- und Prognosefall mit und ohne Ausbaumaßnahme ermittelt. Aus der Höhe der Lärmbelastung und den örtlichen Gegebenheiten leiten sich die Schallschutzmaßnahmen ab, die in die Berechnung einfließen und die die Einhaltung der Grenzwerte ermöglichen. Ein Vergleich mit heutigen tatsächlichen Lärmwerten erfolgt gem. gesetzlichen Vorgaben nicht, da hier Berechnungen anstelle von Messungen zugrunde liegen.

Die oben genannten Prognose-Berechnungen zeigen, dass nördlich der Bahnstrecke eine 3-4 Meter hohe Lärmschutzwand empfehlenswert ist, die damit teilweise höher und auch nach Osten länger als die derzeit vorhandene Lärmschutzwand sein wird. Zur besseren optischen Einordnung in das Stadtbild soll die Lärmschutzwand auf der Eisenbahnüberführung Hildesheimer Straße teiltransparent ausgebildet werden. Im Rahmen der weiteren Planung sind Änderungen hierzu noch möglich. Ergänzt wird dies durch die vorgenannten passiven Schallschutzmaßnahmen.

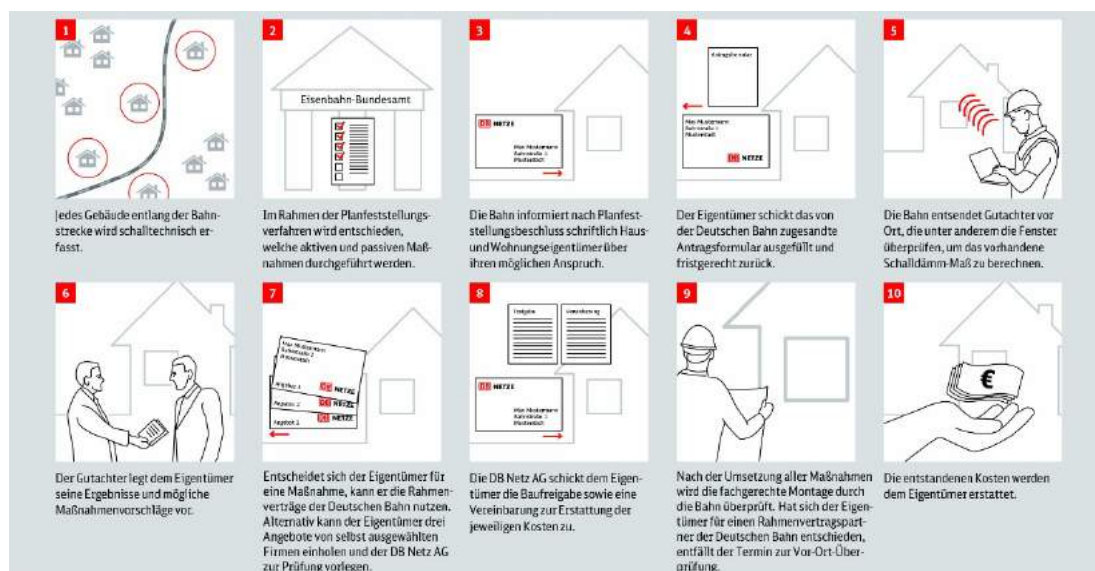
Zusätzlich hat sich unabhängig von diesem konkreten Projekt auch viel bzgl. einer Reduzierung des Schienenlärms getan: mittlerweile ist die gesamte Güterwagenflotte der DB mit sogenannten Flüsterbremsen ausgestattet. Seitdem ist der Güterverkehr deutlich leiser unterwegs.

Außerdem dürfen mit Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes seit Dezember 2020 mittlerweile keine lauten Güterzüge mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren. Daher haben neben der DB auch weitere Güterwagenhalter ihre Flotten mit leisen Bremsen umgerüstet. Für die Anwohner:innen an den Bahnstrecken wird es dadurch spürbar leiser.

Wer erhält passiven Lärmschutz? [\(Video\)](#)

Durch die geplante Lärmschutzwand werden die Lärmpegel an der Bebauung deutlich gemindert. Für die Gebäude, an denen die Kriterien der wesentlichen Änderung erfüllt sind und an denen trotz dieser aktiven Maßnahme noch Grenzwertüberschreitungen verbleiben, können ergänzend passive Maßnahmen durchgeführt werden.

Diese werden jedoch erst nach Ortsbegehung und Feststellung der baulichen und räumlichen Situation (z.B. Raumnutzung, Raumgröße, Fensteraufbau) berechnet (z.B. Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter). Ohne die Umsteiganlage und die damit einhergehende Erneuerung des Lärmschutzes gäbe es ebenfalls eine Vielzahl an Grenzwertüberschreitungen, für die ohne eine wesentliche Änderung in diesem Fall jedoch kein Rechtsanspruch auf (verbesserten) Lärmschutz vorläge.



Exemplarische Abb.: 10 Schritte zum passiven Lärmschutz bei einem Großprojekt (DB AG)

***Wie lange dauert es, bei den Gebäuden den passiven Lärmschutz nachzuarbeiten?**

Grundsätzlich ist das Ziel, mit Inbetriebnahme der Umsteiganlage auch die passiven Schallschutzmaßnahmen mit umzusetzen. Dies ist aber abhängig von der Zusammenarbeit mit den Eigentümern und Bewohnern, den zeitlichen Abläufen und den verfügbaren Kapazitäten.

***Wer bezahlt die passiven Lärmschutzmaßnahmen?**

Die Kosten für die passiven Maßnahmen werden seitens der DB getragen. Für die schalltechnischen Bearbeitungen / Begutachtungen sind zugelassene Gutachter beauftragt, so dass von einer Objektivität ausgegangen werden kann.

Wie wird die Betroffenheit und der Anspruch der Anwohner:innen in Waldhausen auf Lärmvorsorge ermittelt?

Für die Definition der Betroffenheit wird gem. 16. BImSchV die wesentliche Änderung ermittelt. Hierbei werden zwei Fälle miteinander verglichen: Prognose-Nullfall (prognostiziertes Verkehrsaufkommen mit unveränderter Infrastruktur) und Prognose-Planfall (prognostiziertes Verkehrsaufkommen mit neuem S-Bahnhaltepunkt aber noch OHNE neue Lärmschutzwand).

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung für den aktuellen Planungsstand wären an ca. 270 Gebäuden die Kriterien der wesentlichen Änderung erfüllt. Bei der Berechnung des Prognoseplanfalls unter Berücksichtigung der neuen Lärmschutzwand sind die Beurteilungspegel an vielen Gebäuden sogar niedriger als die des Prognose-Nullfalls. Die schalltechnische Untersuchung betrachtet ausschließlich die nördlich der Bahntrasse liegende Wohnbebauung, da mit dem Wegrücken der Gleise von der südlichen Bebauung an dieser die Kriterien der wesentlichen Änderung nicht erfüllt sind und die Geräuschbelastung auf der Südseite durch das Bauvorhaben nicht erhöht wird. Die Schalluntersuchungen berücksichtigen bewohnte Ober-/Dachgeschosse.

Auf welcher Seite der Gleise soll die Lärmschutzwand errichtet werden?

Der neue S-Bahnsteig ist zwischen den beiden nördlichen Gleisen geplant. Hierfür wird das nördliche Gleis verschwenkt. Die bestehende Lärmschutzwand wird zurückgebaut und durch eine neue Lärmschutzwand ersetzt. Diese wird der heutigen Systematik entsprechend ebenfalls nördlich der Gleisanlagen errichtet. Im Einmündungsbereich der Bregenzer Straße aus der Hildesheimer Straße kommend liegt die Lärmschutzwand im Bereich der heutigen Baumreihe.

Im weiteren Verlauf befindet sie sich dann im heutigen Böschungsbereich, bevor sie sich vor dem Ende der Bregenzer Straße wieder dem heutigen Standort annähert. Zusätzlich werden die Lärmschutzwände östlich in Richtung der Salzburger Straße verlängert. In westlicher Richtung ist keine Verlängerung notwendig, da die Lärmschutzwand bereits bis zur Schützenallee verläuft und damit das nördliche Wohngebiet abdeckt.

***Warum ist keine Lärmschutzwand nach Süden geplant?**

Der Bau der Umsteigeanlage erfolgt durch die Verlegung nach Norden und bedingt den Rückbau der vorhandenen Lärmschutzwand. Damit liegt für die Betroffenen auf der Nordseite eine „wesentliche Änderung“ gemäß der 16. BImSchV vor, die entsprechend schalltechnisch untersucht wird. Durch das Wegrücken der Gleise nach Norden gibt es keine höheren Lärmemissionen auf der Südseite, damit liegt hier keine wesentliche Änderung vor und es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Wie werden die Lärmschutzwände gestaltet?

Die Lärmschutzwände werden in einigen Bereichen höher als heute, um dem Anspruch an Lärmschutz gerecht zu werden. In Punkto Gestaltung soll die Lärmschutzwand über der Hildesheimer Straße im oberen Teil transparent ausgebildet werden. Zu beiden Seiten soll diese dann mit einem nach oben heller werdenden Farbverlauf, bspw. in Grüntönen, ausgebildet werden (s. Abbildung auf Seite 2).

Wie werden bei dem Lärmgutachten neben den Geräuschen des Zugbetriebs auch etwaige weitere mögliche Geräuschquellen berücksichtigt?

Zum Schutz vor gesundheitlicher Gefährdung aus dem Betriebslärm wurde das schalltechnische Gutachten nach der 16. BImSchV erstellt. Die mit dem Neubau des Haltepunktes verbundenen Geräusche (z.B. Personengeräusche, Türeenschlagen, Lautsprecherdurchsagen) werden in der schalltechnischen Untersuchung entsprechend der gesetzlichen Berechnungsvorschrift Schall 03 (als Anhang zur 16. BImSchV) nach der technischen Anleitung (TA) Lärm berücksichtigt. Fahrgeräusche werden gemäß der Schall 03 auch für den Bereich des Haltepunktes für alle Züge mit der vollen Streckengeschwindigkeit gerechnet. Schallpegelmessungen zum Bahnbetrieb hat der Gesetzgeber im Rahmen des Planverfahrens nicht vorgesehen.

***Wie viele Züge werden täglich halten bzw. durchfahren und mit wie vielen Ansagen ist zu rechnen? Werden die auch nachts durchgehend zu hören sein?**

Die Lärmemissionen aus den Lautsprecheransagen werden in einem Schallgutachten gemäß der TA Lärm entsprechend berücksichtigt und bewertet. Die Ausrichtung der Lautsprecher und Intensität der Ansagen werden auf der Basis so eingestellt, dass alle Grenzwerte für tags und nachts eingehalten werden.

An der Station Waldhausen werden voraussichtlich alle auf der Strecke verkehrenden S-Bahn-Linien halten. Nach aktuellem Fahrplan entspricht das für beide Richtungen zusammen knapp 200 Fahrten pro Werktag (montags-freitags).

***Nach welchen Maßstäben erfolgt die Schall-Beurteilung (Neubau oder Bauen im Bestand)? Bei den Gleisen handelt es sich vielleicht um eine bauliche Veränderung, bei der Umsteiganlage aber um einen Neubau.**

Die Schall-Beurteilung erfolgt gemäß der 16. BImSchV. Danach liegt eine wesentliche Änderung vor, auch wenn es sich um einen neuen Haltepunkt handelt. Ausschlaggebend ist hier die Verlegung des bestehenden Gleises nach Norden und nicht der neue Haltepunkt.

***Warum wird zur Berechnung des Schalls ein Mittelpegel genommen?**

Das Verfahren zur Begutachtung und Beurteilung von Schallschutzmaßnahmen ist vom Gesetzgeber mit der 16. BImSchV und in der Anlage 2 (Schall 03) vorgegeben und gibt den Mittelpegel als maßgebende Kenngröße vor, der alle Schallereignisse eines Beurteilungszeitraums umfasst. Eine Bewertung einzelner Spitzenpegel ist hier nicht vorgesehen.

***Gibt es einen Vergleich bzgl. der jetzigen und der zukünftigen Schallerwartung? Kann die Schallbelastigung der Züge durch besseren Gleisbau und Schallschutzwände auch geringer werden?**

Ein unmittelbarer Vergleich zwischen dem jetzigen und zukünftigen Zustand ist nicht verfügbar, da die Verkehrsuntersuchung für Nullfall und Planfall jeweils von den prognostisch zu erwartenden Verkehrsmengen ausgeht.

Seit Ende 2020 ist die gesamte aktive Güterwagenflotte der DB in Deutschland mit leisen Bremssohlen unterwegs. Neue Güterwagen werden auch zukünftig nur mit der leisen Verbundstoffsohle beschafft, Das Rollgeräusch der Wagen mit Verbundstoffbremssohlen wird im Vergleich zu herkömmlichen Graugussbremsen in der Vorbeifahrt um 10 Dezibel verringert, was vom menschlichen Ohr als Halbierung wahrgenommen wird.

***Kann es durch den Betrieb der Umsteiganlage in den Gebäuden auf der Nordseite zu größeren Erschütterungen kommen?**

Dies wurde seitens des Gutachters untersucht, wobei hierfür in und an repräsentativen Gebäuden Erschütterungsmessungen durchgeführt wurden. Im Ergebnis kommt es aus dem Bahnbetrieb zu keiner nennenswerten Zunahme der Erschütterungen.

***In welcher Etage der jeweiligen Gebäude wurden die Erschütterungsmessungen durchgeführt? Wurden für die Untersuchung auch geringere Geschwindigkeiten des Eisenbahnverkehrs untersucht?**

Die Messungen wurden im Erdgeschoss und Obergeschoss und für alle maßgeblichen, d. h. auch geringeren, Geschwindigkeiten und Zuggattungen durchgeführt.

6. Bauablauf

Welche Planungen gibt es bzgl. Baustelleneinrichtung, Baulogistik und Baustellenverkehr?

Ein verlässlicher Termin zur Baudurchführung kann zu diesem frühen Planungsstand noch nicht festgelegt werden. Nach aktuellem Kenntnisstand können erste Vorarbeiten vsl. Ende 2024 und Anpassungen des Oberleitungsanlage vsl. Ende 2025 durchgeführt werden. Der Start der Hauptbauarbeiten erfolgt vsl. gegen Ende 2026. Vsl. Mitte 2028 erfolgt die Inbetriebnahme der Umsteiganlage Waldhausen, wobei letzte Restarbeiten Ende ca. 2028 abgeschlossen werden.

Zur Baustelleneinrichtung und Baulogistik ist vorgesehen, DB-eigene sowie öffentliche Flächen und verfügbare Verkehrsräume im näheren Umfeld zu nutzen. Für die Logistik und Baustellenverkehre wird angestrebt, einen Großteil der Transporte und Verkehre über den Schienenweg und den Rest über das öffentliche Straßennetz abzuwickeln. Dies ist mit temporären Einschränkungen und Sperrungen verbunden.

Ein zugehöriges Verkehrskonzept wird derzeit erstellt. Die entsprechenden Abstimmungen mit der Landeshauptstadt Hannover und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - auch zum Umbau des Südschnellwegs - erfolgen regelmäßig, um bei der Durchführung der Maßnahmen die Einschränkungen und Belastungen für die Anwohner:innen möglichst gering zu halten. Alle Wegebeziehungen sollen aufrecht gehalten werden.

Wie werden Anwohner:innen vor Lärm während der Bauphase geschützt?

Zur Projektdurchführung sind erhebliche Bautätigkeiten erforderlich. Deren lärmmäßige Auswirkungen werden im weiteren Verfahren beim Vorliegen einer detaillierten Bauablaufplanung untersucht, um Lärmkonflikte frühzeitig zu erkennen und Abhilfemaßnahmen z. B. in Form von vorgezogenen passiven Maßnahmen oder bauzeitlichen Schallschutzmaßnahmen ergreifen zu können.

Dennoch wird es auch bei der Durchführung von Schutzmaßnahmen nicht ganz ohne Lärmbelastungen gehen. Bei der Überschreitung von Richtwerten besteht die Möglichkeit der Entschädigung z. B. in Form von Ersatzwohnraum. Darüber wird im Rahmen des Planverfahrens von der Genehmigungsbehörde entschieden. Kumulierter Baulärm durch die zeitliche Überschneidung mit den Baumaßnahmen zum Südschnellweg wird entsprechend auch mit berücksichtigt.

Zum aktuellen Planungsstand ist für die Bauphase ein Immissionsschutzbeauftragter vorgesehen, der entsprechende Immissionsschutzauflagen überwacht und als Ansprechpartner für Betroffene dient.

Ist im Rahmen der Bauarbeiten mit Erschütterungen zu rechnen?

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird auch ein Erschütterungsgutachten zum Baubetrieb erstellt. In diesem werden verschiedene Bauverfahren untersucht und bewertet. Für kritische Gebäude wird vor Baubeginn eine bautechnische Beweissicherung des vorhandenen Zustandes erstellt.

Sollten durch die Bauarbeiten dennoch Gebäudeschäden entstehen, so ist der Bauausführende selbstverständlich zur Schadensbeseitigung verpflichtet. Gebäudeschäden sind jedoch bei entsprechender Bautechnik (z. B. Vibrationsrammen statt Schlagrammen, ggf. mit Vorbohren, Pressverfahren) aufgrund der Abstandsverhältnisse nicht zu erwarten.

***Wer zahlt die Kosten, wenn die Riepestraße oder die Bregenzer Straße nach den Baumaßnahmen erneuert werden müssen?**

Erneuerungen der Verkehrswege, die auf Grund der Baumaßnahmen der Umsteigeanlage erforderlich werden, werden seitens des Vorhabens übernommen.

***Wurde bei der Einbahnstraßenregelung bedacht, dass die Anwohner erschwert zu ihren Grundstücken kommen, da der Verkehr durch LKWs etc. verstärkt ist?**

Aufgrund der Einbahnstraßenregelungen wird die Bregenzer Straße um rund 650 Kfz/24 h entlastet. Während der Erdarbeiten, die nur während einiger Wochen stattfinden, wird die Straße von rund 40 bis 60 LKW am Tag zusätzlich befahren. Im Saldo bleibt es aber bei einer Entlastung. Dies bedeutet, dass das Verlassen der Grundstücke aufgrund der Entlastungseffekte wesentlich einfacher sein wird als im Bestand, zumal die Fahrzeuge lediglich aus einer Fahrtrichtung kommen können.

Zusammenfassend ist zu erwarten, dass sich die Verkehrssituation für die Bewohner:innen bezüglich des Verlassens des Grundstückes vereinfacht. Demgegenüber ist eine Zufahrtmöglichkeit lediglich über die Hildesheimer Straße gegeben, was mitunter einen Umweg bedeuten kann.

***Aufgrund der bauzeitlichen Einbahnstraßenregelung der Riepestraße entfallen nach Ihren Annahmen 600 Kfz-Fahrten pro Tag. Wie gestaltet sich die Verkehrsführung in der Bauphase?**

Die Einbahnregelung der Riepestraße im Abschnitt zwischen Heuerstraße und Hildesheimer Straße wird in Fahrtrichtung Osten ausgeschildert. Dies bedeutet, dass die Autofahrer nicht mehr diesen Abschnitt der Riepestraße in Fahrtrichtung Westen befahren können. Die Erschließung der Wohnhäuser erfolgt somit auch aus Richtung Westen.

Die Verkehrsmodellberechnungen zeigen, dass der verdrängte Verkehr einerseits über das Rudolf-von-Bennigsen-Ufer und den westlichen Abschnitt der Riepestraße sowie über die Willmerstraße/Heuerstraße fahren wird. Ein geringer Anteil nutzt auch die Güntherstraße.

Der Missachtung von Verkehrsregelungen kann nur mittels einer verstärkten Überwachung entgegengewirkt werden. Hier sollte im Vorfeld der Baumaßnahme mit dem Ordnungsamt bzw. der Polizei frühzeitig eine Abstimmung erfolgen.

***Wo kann während der Bauzeit geparkt werden?**

Mit Entfall von Parkraum während der Bauzeit ist in dem Abschnitt der Riepestraße zwischen der Heuerstraße und der Hildesheimer Straße auszugehen. Diesbezüglich wird mit der Straßenverkehrsbehörde im Zuge der weiteren Planung geprüft, inwieweit Ausweichparkplätze erforderlich werden und im näheren Umfeld angeboten werden können.

***Berücksichtigt die aktuelle Planung die Sicherung von Schulwegen?**

Im direkten Umfeld der Maßnahme sind keine Schulstandorte ansässig. Mit der Schulverwaltung wird aber bei Konkretisierung des Ablaufs und der Einschränkungen rechtzeitig Kontakt aufgenommen, um einen gesicherten Schulweg zu ermöglichen.

7. Dialog und weitere Infos

Wie kann man sich über das Projekt informieren und Hinweise einbringen?

Unabhängig von dem im Jahr 2022 startenden Planfeststellungsverfahren und den in diesem Rahmen vorgesehenen formellen Beteiligungsmöglichkeiten stehen für jede:n jederzeit frei zugänglich aktuelle Informationen online im BauInfoPortal der Deutschen Bahn AG zur Verfügung. Unter folgendem Link können Sie sich informieren und in den Dialog mit Ansprechpartner:innen aus dem Projektteam treten:

Website: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hannover-waldhausen>

Darüber hinaus stehen Ihnen folgende Ansprechpartner:innen seitens Region Hannover und DB zur Verfügung:

*Region Hannover
Fachbereich Verkehr – 86
Team Infrastruktur ÖPNV – 86.05
z.Hd. Frau Bock
Postfach 147
30001 Hannover*

*DB Netz AG
Infrastrukturprojekte Nord
I.NI-N-H-K
z.Hd. Herr Tomm
Lindemannallee 3
30173 Hannover*

Ihre Hinweise können Sie gern jederzeit an die o.g. Ansprechpartner:innen senden, damit diese in der Planung sorgfältig geprüft und bewertet werden.

Daneben besteht im Rahmen von Informations- und Dialogformaten (bspw. Informations-Veranstaltung von DB und Region Hannover, Mai 2022) die Möglichkeit, sich zu informieren sowie Fragen zu stellen und Hinweise zu geben.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt die gesamthafte Darlegung und Begründung des Vorhabens, bei dem ebenfalls die Möglichkeit zur Stellungnahme und Einwendung besteht und in dem alle Belange und Hinweise erörtert und abgewogen werden.

Wurde die Öffentlichkeit im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens beteiligt?

Die Information zum Projekt und frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens) haben DB und Region Hannover gemeinsam organisiert und durchgeführt.

Informations- und Dialogveranstaltungen fanden bspw. Ende 2018 im Rahmen der Vorplanung statt. Neben Presseinformationen und der Teilnahme an einer öffentlichen Stadtbezirksratssitzung führen DB und Region Hannover regelmäßigen schriftlichen Dialog mit Anrainern.

Die beiden Projektpartner sind gemeinsam so verblieben, dass mit Vorliegen valider Planungserkenntnisse kurz vor Einreichung der Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren der Stadtbezirksrat und die direkt Betroffenen erneut über den aktuellen Stand und die weiteren Schritte informiert werden.

Dazu wurden u.a. eine online Informationsveranstaltung für Anwohnende und Interessierte sowie Termine im Verkehrsausschuss und Stadtbezirksrat durchgeführt. Der Internet-Auftritt des Projekts im [BauInfoPortal](#) wird ebenfalls sukzessive ausgebaut, um den aktuellen und zukünftigen Informations-Bedürfnissen gerecht zu werden.

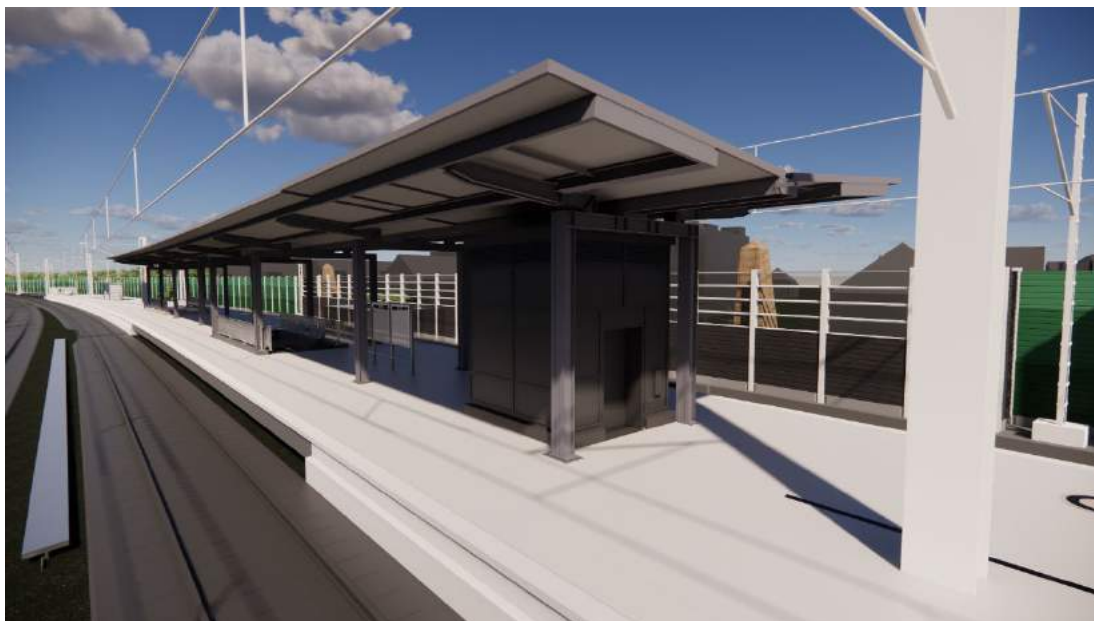


Abb.: Blick vom Bahnsteig (Aufzug, teiltransparente Schallschutzwand) auf die Bregenzer Straße (DB Netz AG)

Website: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hannover-waldhausen>

Email: Umsteigeanlage-Hannover-Waldhausen@deutschebahn.com