



Stadtbahnstrecke D-West: Hochbahnsteig Harenberger Straße - Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Organisationseinheit:

86.05 Team Infrastruktur ÖPNV

Datum

31.07.2026

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Zuständigkeit	Abstimmung				
			Laut Vorschlag	abweichend	Ja	Nein	Enthaltung
Verkehrsausschuss	20.08.2026	Vorbereitung					
Regionsausschuss	01.09.2026	Entscheidung					

Beschlussvorschlag

Die Region Hannover stimmt zu, dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) die planrechtlichen Voraussetzungen für den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle *Harenberger Straße* auf Grundlage der als Anlagen 1 – 3 zur Drucksache 5146 (V) BDs beigefügten Pläne schafft. Die der infra hieraus entstehenden, nicht durch Zuwendungen des Landes abgedeckten Kosten, trägt die Region bis zu einer Höhe von 400.000 € im Haushaltsjahr 2026.

Sachverhalt

Der aktuelle Nahverkehrsplan der Region Hannover sieht den barrierefreien Ausbau der Haltestelle *Harenberger Straße* (Linie 10) mit der Priorität 2 für die kommenden Jahre vor. Die Haltestellen *Am Küchengarten*, *Leinaustraße* und *Harenberger Straße* sind die einzigen auf der Linie 10, die noch nicht über Hochbahnsteige verfügen. Alle genannten Haltestellen sollen in einer gemeinsamen Sperrpause der Linie 10 barrierefrei ausgebaut werden.

Mit Drucksache 1711 (V) BDs haben die zuständigen politischen Gremien am 02.05.2023 (Verkehrsausschuss) und 16.05.2023 (Regionsausschuss) anteilig für die Planung des barrierefreien Ausbaus der Stadtbahnhaltestelle *Harenberger Straße* bereits Planungsmittel in Höhe von 200.000 € für die Jahre 2023 und 2024 bereitgestellt.

Die von der infra mit der Planung des Vorhabens beauftragte Firma TransTecBau hat zwischenzeitlich eine Machbarkeitsstudie erstellt, in der mehrere Varianten für den zukünftigen Hochbahnsteig untersucht, bewertet und mit der LHH sowie der Üstra abgestimmt wurden.

Die Ergebnisse sind in dieser Drucksache 5146 (V) BDs zusammengefasst. Bevor die

infra den entsprechenden Antrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens einreicht, sind die politischen Gremien der Region Hannover damit zu befassen.

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Haltestelle *Harenberger Straße* befindet sich auf der Stadtbahnstrecke D-West in Hannover-Limmer. Nach Erhebungen der Üstra aus dem 1. Quartal 2019 wird die Stadtbahnhaltestelle *Harenberger Straße* von insgesamt rund 1.930 Fahrgästen je durchschnittlichem Werktag genutzt. Der Ein- und Ausstieg in bzw. aus den Stadtbahnen erfolgt heute nicht barrierefrei von Niedrigbahnsteigen aus.

In der Machbarkeitsuntersuchung des Büros TransTecBau wurden vier Basisvarianten einschließlich Untervarianten für den Ausbau untersucht und bewertet.

Eine Basisvariante stellt die Anlage eines Mittelhochbahnsteigs dar. Eine Ausprägung dessen stellt die Bestandslage mit beidseitiger Rampe und einer Freigabe des MIV in beide Richtungen dar, wobei deutlich zu geringe Gehwegbreiten gegen diese Lösung sprechen. Verworfen wurde aus demselben Grund zudem die Untervariante eines Mittelhochbahnsteigs in Bestandslage mit beidseitiger Rampe mit einer auf den Anliegerverkehr beschränkten Freigabe des MIV. Ein bearbeiteter Vorschlag der zuletzt genannten Variante wurde aufgrund des aus der Verkürzung der Rampen resultierenden Weglassens der unteren und oberen Podeste, welche für barrierefreie Geländer notwendig sind, verworfen. Ein Mittelhochbahnsteig in Bestandslage mit Rampe am östlichen und einer Treppe am westlichen Bahnsteigende sowie einer Freigabe für den Anliegerverkehr wurde ebenfalls untersucht und weiterbearbeitet. Die Anlage eines Mittelhochbahnsteigs in Westlage ohne MIV in dem betrachteten Abschnitt zwischen Kirchhöfnerstraße und Wunstorfer Straße würde die Kirchhöfnerstraße zerschneiden, weswegen der westliche Zugang zur Haltestelle zu nah im Knotenpunkt befindliche wäre, was zu dem Ausscheiden dieser Variante geführt hat. Eine Einrichtung des Mittelhochbahnsteigs in Bestandslage mit Abriss des Hauses Nr. 2 zur Verbesserung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr wurde aufgrund der Existenz von alternativen Lösungen abgelehnt. Eine nach Westen verschobene Lage eines 4,0 m breiten Mittelhochbahnsteigs mit der Freigabe für den MIV wurde als vielversprechendste Variante betrachtet.

Gegen eine eingleisige Haltestelle zum Supermarkt hin spricht die Unvereinbarkeit mit dem Fahrplan im 7,5 min-Takt, da sich in diesem Bereich Stadtbahnen kreuzen und deutliche Fahrplantrassenverschiebungen unverhältnismäßige Auswirkungen auf den weiteren Betrieb zur Folge hätten.

Die Einrichtung von Seitenhochbahnsteigen, die nach Westen verschoben sind und die Kirchhöfnerstraße auf der Südseite zerschneiden, stellt grundsätzlich eine denkbare Lösung dar. Sie sieht allerdings eine Radverkehrsführung direkt neben den Schienen vor, was den Einsatz von Rillenfüllelementen bedeuten würde und aufgrund des Mangels einer adäquaten, langlebigen Produktlösung auf dem Markt verworfen wurde. Versetzte Seitenhochbahnsteige mit einem stadtauswärtigen Halt in der Wunstorfer Straße inkl. Zerschneidung der Kirchhöfnerstraße auf der Südseite wurden ebenfalls verworfen. Grund dafür sind asymmetrische Haltestellenabstände und blockierte Zufahrten.

Auch die beiden Haltestellen *Harenberger Straße* und *Brunnenstraße* aufgrund der geringen Haltestellenabstände zusammenzulegen, wurde untersucht, wobei sich diese Maßnahme negativ auf die Erschließung auswirken würde und somit verworfen wurde.

Als Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung ergibt sich die in Anlage 2 dargestellte Vorzugsvariante 2b, die als einzige alle aktuellen Randbedingungen und Anforderungen berücksichtigt. Als Folge des barrierefreien Ausbaus ist demnach der Straßenraum gesamthaft umzugestalten.

Mit dem barrierefreien Ausbau erhält die Haltestelle *Harenberger Straße* einen 45 m langen Mittelbahnsteig für den Einsatz 2-Wagen-Zügen der Serien TW2000 und nach Ausbau der übrigen nicht barrierefreien Haltestellen auf der Linie 10, auch TW3000. Die Bahnsteighöhe liegt 81,5 cm über der Schienenoberkante. Der Bahnsteig wird mit einer Breite von 4,0 m im Querschnitt am westlichen Bahnsteigende, zulaufend auf eine Breite von 3,65 m am östlichen Bahnsteigende, ausgebaut. Zudem werden Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Fahrkartenautomat, Notruf- und Infosäulen sowie Zugzielanzeigern auf dem Bahnsteig errichtet.

An dem westlichen Bahnsteigende wird eine Rampe angeordnet. Der östliche, signalgesicherte Zugang liegt am Kontenpunkt Harenberger Straße/Wunstorfer Straße. Für Menschen mit Sehbehinderung erfolgt die Querung aller Straßen- und Gleisanlage zusätzlich mit Hilfe einer akustischen Signalanlage.

Durch die Anordnung eines Mittelbahnsteiges der Haltestelle wird der dortige Straßenquerschnitt neu geordnet. Auf diese Weise wird in dem Bereich der Harenberger Straße zwischen der Kirchhöfnerstraße und der Wunstorfer Straße vsl. eine Fußgängerzone angeordnet, wodurch der die Trennung der Verkehrsarten, wie sie im heutigen Zustand vorliegt, aufgelöst wird. Die exakte, finale Verkehrsführung aller Verkehrsteilnehmenden werden die weiteren Planungsschritte und Abtimungen ergeben. Es wird angestrebt, die heutigen Bäume zu erhalten oder falls dies nicht möglich ist, die existierenden Bäume an denselben Positionen zu ersetzen.

Im Rahmen der Begleitmobilität mit Kindern sind besonders Frauen und ältere Menschen auf die Nutzung von öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angewiesen. Ein barrierefreier Ausbau von Stadtbahnhaltestellen bietet eine wesentliche Verbesserung beim Ein- und Ausstieg. Die vorgelegte Planung berücksichtigt zudem ein besonderes Sicherheitsbedürfnis von Frauen. Neben den Einbauten von Notruf- und Informationssprechzellen erhält der geplante Hochbahnsteig auch barrierefreie Zugänge für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

2. Kosten und Finanzierung

Für den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle *Harenberger Straße* plant die infra im Jahr 2027 bei der LNVG den Finanzierungsantrag zur Förderung durch das Land Niedersachsen nach dem Entflechtungsgesetz zu stellen. Danach sollen 75 % der zuwendungsfähigen Kosten vom Land getragen werden. Die verbleibenden 25 % der zuwendungsfähigen sowie 100 % der nicht zuwendungsfähigen Kosten (größtenteils Planungskosten) stellen den Finanzierungsanteil der Region Hannover dar.

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle *Harenberger Straße* betragen die Gesamtkosten gemäß Kostenschätzung der infra von Mai 2024 insgesamt rund 7,8 Mio. €. Davon sind voraussichtlich bis zu 5,0 Mio. € von der Region zu tragen. Von diesen Kosten haben die zuständigen politischen Gremien am 02.05.2024 mit Beschluss der Drucksache 1711 (V) BDs, welche das Ausbauvorhaben *Harenberger Straße* zum Gegenstand hatte, bereits 200.000 € an Planungskosten bereitgestellt.

Mit der aktuellen Drucksache 5146 (V) BDs werden weitere 400.000 € Planungskosten zur Verfügung gestellt. Von diesen Mitteln stehen im Haushaltsplan 2026 als Ansatz in Höhe von 200.000 € und als Verpflichtungsermächtigung mit einer Kassenwirksamkeit für das Jahr 2027 in Höhe von 200.000 €, insgesamt also 400.000 € zur Verfügung und sollen mit der vorliegenden Drucksache freigegeben sowie von der infra abgerufen werden.

Der übrige kommunale Kostenanteil in Höhe von 5,0 Mio. € ist im Haushaltsplan der Region in der mittelfristigen Finanzplanung enthalten. Zusammen mit dem

Realisierungsbeschluss dieses Vorhabens wird die Gesamtfinanzierung nach Erteilung der Planfeststellung und Programmaufnahme durch das Land Niedersachsen voraussichtlich Ende 2028 den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

3. Planungsstand und weiteres Vorgehen

Die Planung des Vorhabens erfolgt in enger Abstimmung mit der LHH, infra und Üstra. Sobald der Regionsausschuss dieser Drucksache 5146 (V) BDs zugestimmt hat, wird die infra die Planfeststellungsunterlagen erstellen und die Planfeststellung bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Genehmigungsbehörde beantragen.

Die LHH wird ihre eigenen politischen Gremien auf geeignete Weise beteiligen. Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die NLStBV erfolgt eine öffentliche Auslegung der Planunterlagen. Alle betroffenen Anliegerinnen und Anlieger können im Rahmen des Verfahrens ihre Einwände vorbringen

Sollten sich im Verfahren grundlegende Änderungen ergeben, so werden die politischen Gremien der Region darüber informiert. Die Planung der infra sieht vor, 2029 mit dem barrierefreien Ausbau zu beginnen. Die Inbetriebnahme des Hochbahnsteigs *Harenberger Straße* soll möglichst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2030 erfolgen. Für die Einhaltung der Termine ist neben der Beschlussfassung durch die politischen Gremien auch entscheidend, dass das Planfeststellungsverfahren zügig durchgeführt werden kann und dass der Zuwendungsbescheid der LNVG rechtzeitig vorliegt.

Auswirkungen auf das Klima

Aus der Drucksache ergeben sich Auswirkungen auf das Klima:			
Ja:		Nein:	X
Wenn Ja angekreuzt wird, sind Erläuterungen hierzu im Rahmen der Sachverhaltsdarstellung vorzunehmen.			

Finanzwirtschaftliche Auswirkungen

Aus der Drucksache ergeben sich finanzwirtschaftliche Auswirkungen (Erträge, Aufwendungen, Investitionskosten) unmittelbar auf den Haushalt der Region Hannover:			
Ja:	X	Nein:	
Produktnummer:	865471	Investitionsnummer:	4-86-687

	Haushaltsjahr 2026	Haushaltsjahr 2027	Haushaltsjahr 2028	Haushaltsjahr 2029
Ergebnishaushalt:				

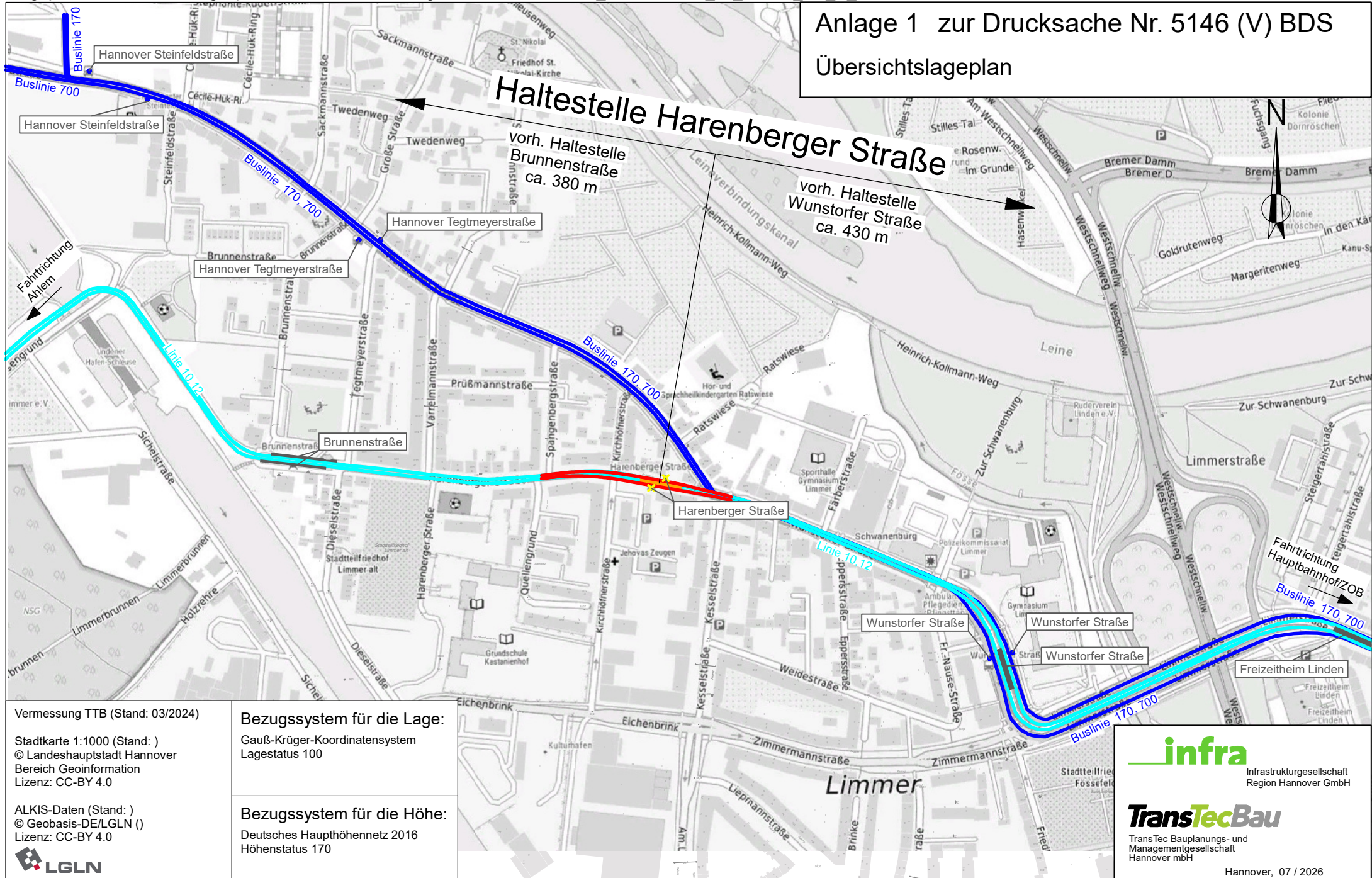
Veranschlagte Erträge				
Mehr-/ Minderbetrag bei Erträgen				
Veranschlagte Aufwendungen				
Mehr-/ Minderbetrag bei Aufwendungen				
Investitionen:				
Veranschlagte Einzahlungen				
Mehr-/ Minderbetrag bei Einzahlungen				
Veranschlagte Auszahlungen	200.000 €	200.000 €		
Mehr-/ Minderbetrag bei Auszahlungen				

Anlage/n

- 1 Anlage 1: Übersichtslageplan Hochbahnsteig Harenberger Straße (öffentlich)
- 2 Anlage 2: Lageplan Hochbahnsteig Harenberger Straße (öffentlich)
- 3 Anlage 3: Ausbauquerschnitt Hochbahnsteig Harenberger Straße (öffentlich)

Anlage 1 zur Drucksache Nr. 5146 (V) BDS

Übersichtslageplan



Vermessung TTB (Stand: 03/2024)

Stadtkarte 1:1000 (Stand:)
© Landeshauptstadt Hannover
Bereich Geoinformation
Lizenz: CC-BY 4.0

ALKIS-Daten (Stand:)
© Geobasis-DE/LGLN ()
Lizenz: CC-BY 4.0



Bezugssystem für die Lage:

Gauß-Krüger-Koordinatensystem
Lagestatus 100

Bezugssystem für die Höhe:

Deutsches Haupthöhennetz 2016
Höhenstatus 170

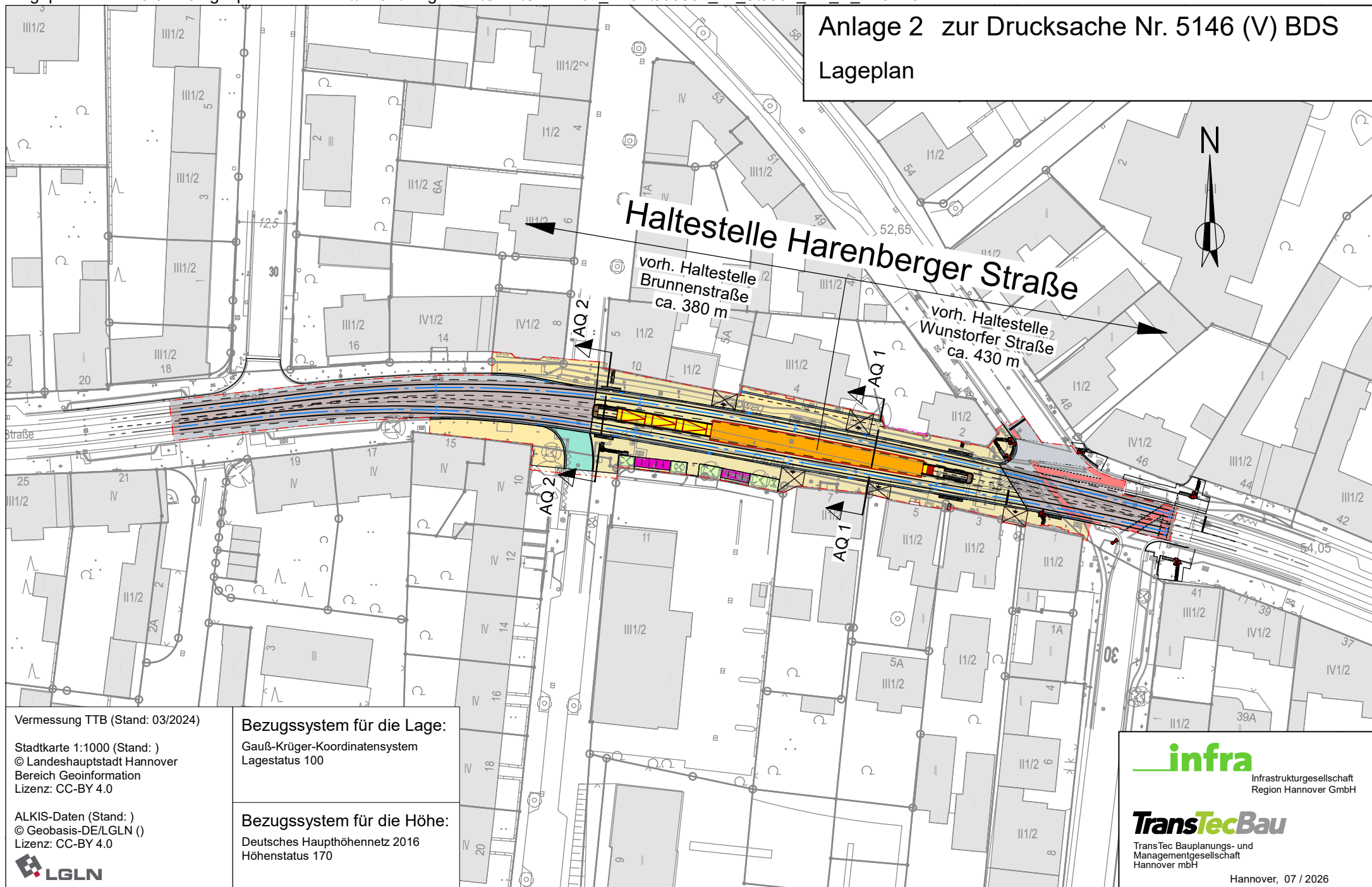
infra
Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH

TransTecBau
TransTec Bauplanungs- und
Managementgesellschaft
Hannover mbH

Hannover, 07 / 2026

Anlage 2 zur Drucksache Nr. 5146 (V) BDS

Lageplan



Vermessung TTB (Stand: 03/2024)

Stadtkarte 1:1000 (Stand:)
© Landeshauptstadt Hannover
Bereich Geoinformation
Lizenz: CC-BY 4.0

ALKIS-Daten (Stand:)
© Geobasis-DE/LGLN ()
Lizenz: CC-BY 4.0



Bezugssystem für die Lage:

Gauß-Krüger-Koordinatensystem
Lagestatus 100

Bezugssystem für die Höhe:

Deutsches Haupthöhennetz 2016
Höhenstatus 170

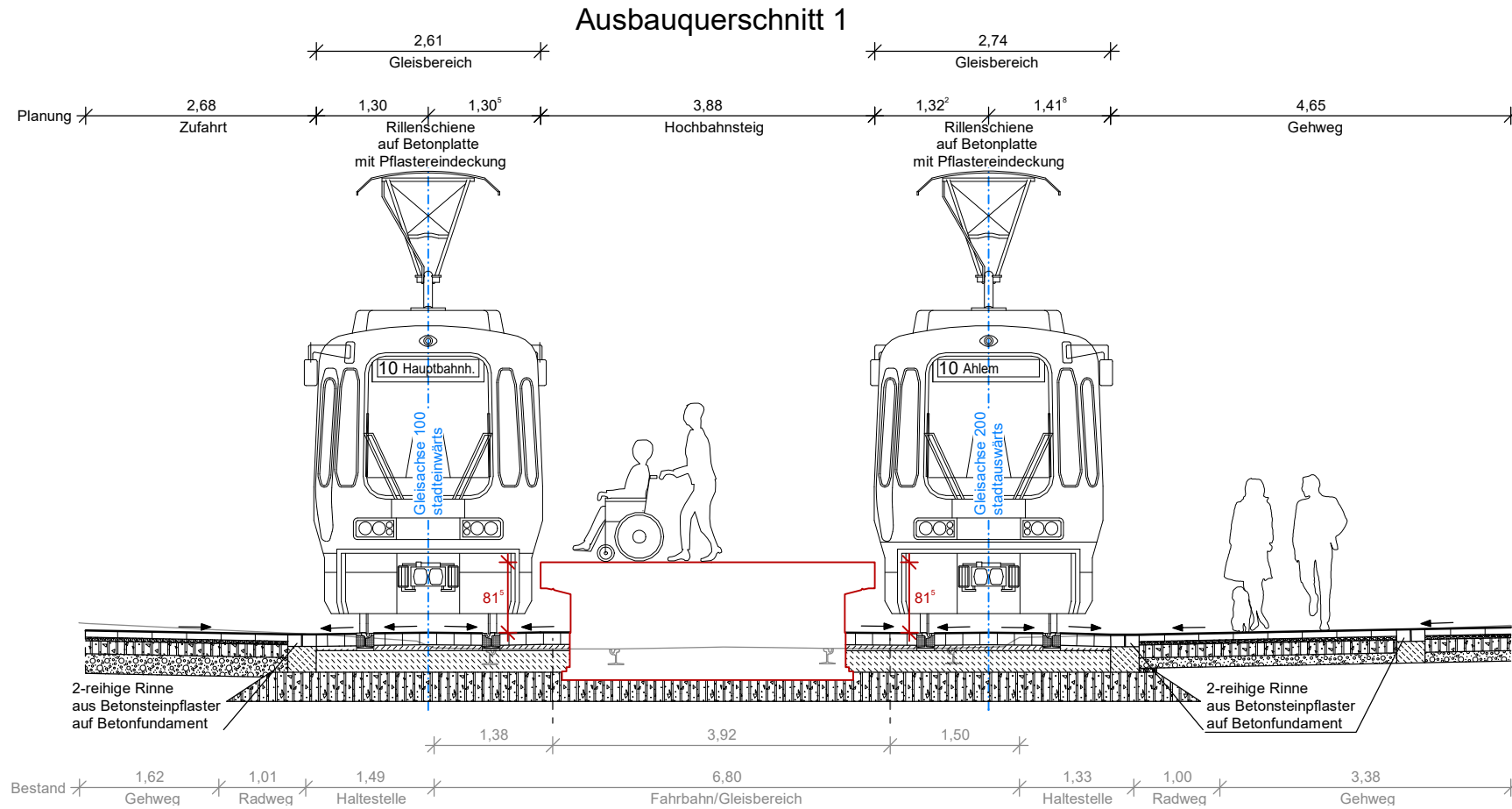
infra
Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH

TransTecBau
TransTec Bauplanungs- und
Managementgesellschaft
Hannover mbH

Hannover, 07 / 2026

Anlage 3 zur Drucksache Nr. 5146 (V) BDS

Ausbauquerschnitt



Stadtkarte 1:1000
© Landeshauptstadt Hannover
Bereich Geoinformation

TTB transformiert ins
Gauß-Krüger-Koordinatensystem

infra
Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH

TransTecBau
TransTec Bauplanungs- und
Managementgesellschaft
Hannover mbH

Hannover, 06 / 2026