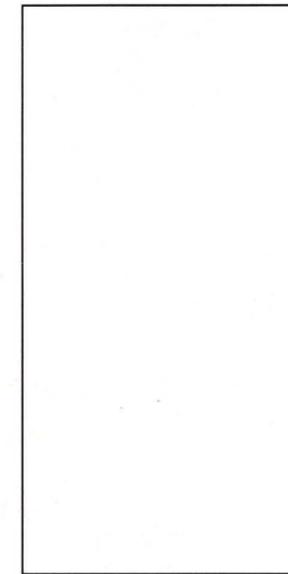
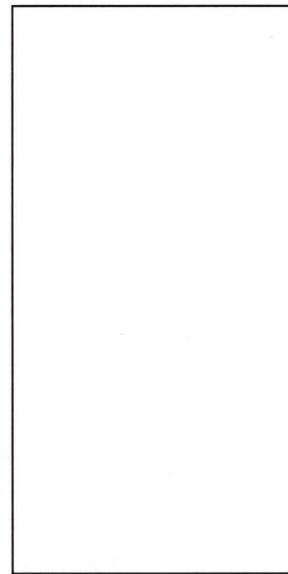
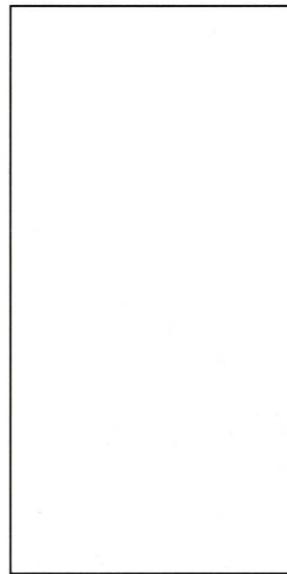
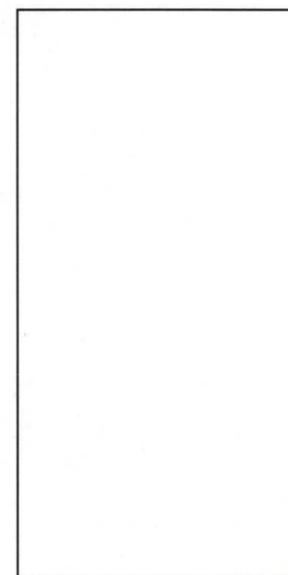


Weltausstellung EXPO 2000

Beiträge zur Diskussion



Komponenten zur Erschließung durch den öffentlichen Personenverkehr



Landeshauptstadt Hannover

Weltausstellung
EXPO 2000

Komponenten zur Erschließung der Weltausstellung Expo 2000 durch den öffentlichen Personenverkehr

Inhaltsverzeichnis

<i>Vorbemerkung</i>	3	<i>D. Maßnahmen für den Fernverkehr der DB</i>	16
<i>A. Maßnahmen an der Stadtbahnlinie B</i>	4	D 1 Ausbau und Umbau des Hauptbahnhofs	16
A 1 Verstärkung des Verkehrsangebotes auf der Linie B-Süd	4	D 2 Erweiterung des Messebahnhofs	17
A 2 Verlängerung der Linie B zum Kronsberg	5	D 21 Erweiterung mit einfachen Mitteln	17
A 21 Verlängerung als Tunnelstrecke unter dem Messegelände	5	D 22 Umbau in einen Durchgangsbahnhof	17
A 22 Verlängerung als oberirdische Strecke um das Messegelände	5	D 3 Fernbahnhöfe für den Weltausstellungs- und Messeverkehr	18
<i>B. Bau der Stadtbahnlinie D</i>	6	D 31 Expo-Bahnhof Laatzen	18
B 1 Führung der Linie D entsprechend der Flächennutzungsplanung	7	D 32 Bahnhof Bismarckstraße	18
B 2 Führung der Linie D im Tunnel	8	D 4 Flughafenanbindung durch den DB-Fernverkehr	19
<i>C. Ausbau des Nahverkehrs der DB (S-Bahn)</i>	10	D 41 »Große Kurve«	19
C 1 Streckenausbau parallel zur Nord-Süd-Strecke	11	D 42 »Schlanker Tunnel«	19
C 11 Zweigleisige S-Bahn Flughafen — Messe/Expo	11	D 43 Magnetbahn Flughafen — Bahnhof Langenhagen	20
C 12 Eingleisige S-Bahn Flughafen — Burg		<i>E. Reisebusse und Park-and-Ride-Systeme</i>	21
Zweigleisige S-Bahn Burg — Messe/Expo	12	E 1 Reisebusse	21
C 13 Ein zusätzliches Gleis für den Nahverkehr		E 2 Park-and-Ride-Systeme	22
Flughafen-Messe/Expo	13	E 21 Park-and-Ride mit separaten Busspuren	22
C 2 S-Bahn-Strecke Flughafen — Hauptbahnhof — Kleefeld — Kronsberg	14	E 22 Park-and-Ride zwischen Anderten und	
C 21 Zweigleisige S-Bahn Flughafen — Messe/Expo	14	Weltausstellungsgelände	23
C 22 Eingleisige S-Bahn Flughafen — Burg		<i>Ergebnis der Voruntersuchungen</i>	24
Zweigleisige S-Bahn Burg — Messe/Expo	15		

Vorbemerkung

Am 14. Juni 1990 hat Hannover den Zuschlag für die im Jahre 2000 stattfindende Expo erhalten. Für die Vorbereitung der Ausstellung stehen damit noch etwa neun Jahre zur Verfügung. In dieser Zeit muß nicht nur das eigentliche Ausstellungsgelände geplant und hergerichtet, sondern auch die verkehrliche Erschließung sichergestellt werden.

Im Sinne einer ökologischen Stadtgestaltung ist es das Ziel der Verkehrsplanung, daß möglichst viele Ausstellungsbesucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen.

Die städtische Bauverwaltung legt in diesem Heft »Komponenten« einer Erschließung des Weltausstellungsgeländes durch den öffentlichen Personenverkehr vor. Es handelt sich dabei nicht um Konzepte. Diese entstehen erst dadurch, daß die hier beschriebenen Komponenten zu Systemen zusammengesetzt werden.

Eine Veröffentlichung soll die Planungsprozesse von vornherein durchschaubar machen.

Eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Zweckverbandes Großraum Hannover (ZGH) und mit maßgeblicher Beteiligung des Landes hat die Aufgabe übernommen, unter Berücksichtigung der Möglichkeiten einer Finanzierung, Systeme vorzuschlagen und sie auf ihre Leistungsfähigkeit und ihren Nutzen für Stadt und Region zu überprüfen. Eine Entscheidung muß in absehbarer Zeit getroffen werden, weil die formellen Planungsverfahren, die Finanzierungsverträge und der Bau selbst viel Zeit kosten.

Bei allen Planungen gelten folgende Grundsätze:

- Alle Investitionen müssen über die Expo 2000 hinaus langfristig sinnvoll sein.
- Das Weltausstellungsgelände muß durch ein komplexes System verschiedener Verkehrsmittel erschlossen werden, das so flexibel ist, daß es sich auch unvorhergesehenen Ereignissen anpassen läßt.
- Das Verkehrssystem darf sich nicht auf Verbindungen zwischen der Innenstadt und dem Weltausstellungsgelände beschränken. So viele Besucher wie möglich sollten das Ausstellungsgelände direkt erreichen können. Die Möglichkeit, auch die Innenstadt in den Ausstellungsbesuch mit einzubeziehen, muß gegeben sein.
- Das Verkehrssystem muß regional gesehen werden.
- Das Verkehrssystem muß auf die besondere Besucherstruktur einer Weltausstellung ausgerichtet sein. Sie ist in weiteren Untersuchungen näher zu erforschen.
- Aus den Überlegungen zum Verkehrssystem kann sich die Notwendigkeit ergeben, die Besucherzahlen zu beschränken.

In dem vorliegenden Heft wird die Anbindung der Optionsfläche für die Weltausstellung durch die Stadtbahn und die Bundesbahn untersucht. Ferner wird die Anreise mit Reisebussen und die Möglichkeit von Park-and-

Ride-Systemen dargestellt. In der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit war es nicht möglich, alle Varianten detailliert zu untersuchen. Die Kosten konnten nur sehr grob nach einfachen Ansätzen ermittelt werden, in einigen Fällen ist gar keine Angabe möglich. Die Leistungsfähigkeit der Bundesbahn hängt nicht nur von Baumaßnahmen ab, sondern auch von einem ausreichenden Fahrzeug- und Wagenbestand. Darauf wird hier nicht weiter eingegangen. Ferner werden die sekundären Verkehrsmittel für das Ausstellungsgelände in dieser Schrift nicht behandelt.

Der öffentliche Personenverkehr ist aus ökologischer Sicht im Vergleich mit dem Individualverkehr das bessere System. Allerdings können auch von den nachfolgend beschriebenen Vorhaben negative Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen. Entsprechend den gesetzlichen Vorschriften ist deshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Nachfolgend werden die verschiedenen Komponenten und gegebenenfalls ihre Varianten kurz beschrieben. Zur Bewältigung einer großen Besucherzahl mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine Kombination der aufgezeigten Lösungen notwendig. Welche Maßnahmen ausgeführt werden, hängt neben der Leistungsfähigkeit, der Umweltverträglichkeit, der Nachnutzung und der Realisierbarkeit von den finanziellen Möglichkeiten und von der zu erwartenden Besucherzahl ab. Für die beiden letztgenannten Kriterien gibt es bisher keine Vorgaben.

Stadtbahnlinie B

A. Maßnahmen an der Stadtbahnlinie B

Das Messegelände wird heute durch die Stadtbahnlinie 8 erschlossen. Während der großen Messen wird der Verkehr durch zusätzliche Bahnen zwischen Hauptbahnhof und Messe verdichtet. Bei Beibehaltung des fahrplanmäßigen Betriebs auf der Linie B-Süd in Richtung Laatzen und Rethen mit rund 11 Bahnen je Stunde können bei einem Zwei-Minuten-Takt 19 Bahnen je Stunde zur Messe fahren. Für die Weltausstellung sind neben einer hohen Beförderungskapazität kurze Wege zum Ausstellungsgelände erforderlich.

Komponente A1

Verstärkung des Verkehrsangebotes auf der Linie B-Süd

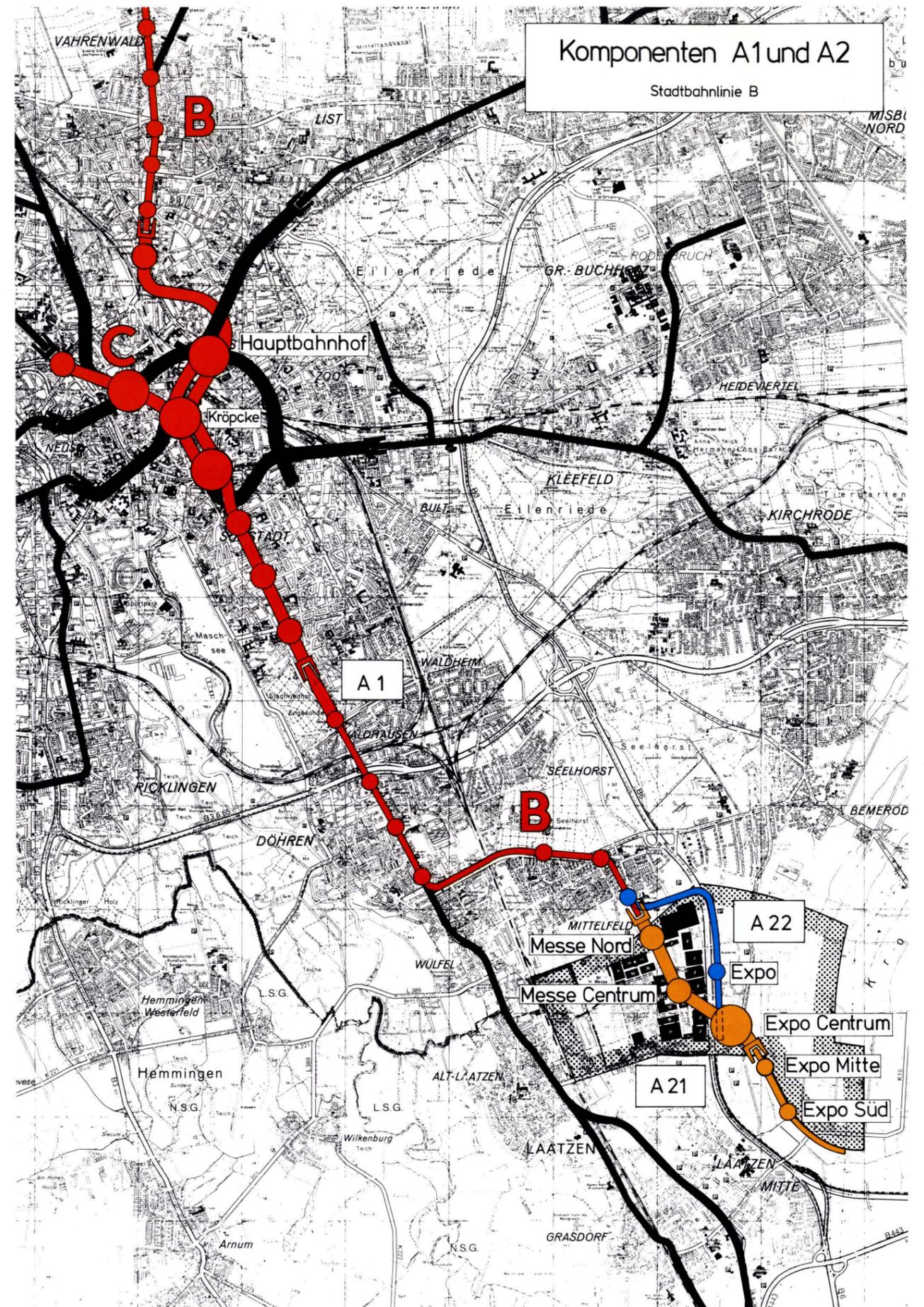
Die heutige Leistungsfähigkeit ohne Fahrplanänderungen beträgt auf dem Messeast je Stunde 7,5 Zwei-Wagen-Züge der Linie 8 und 11,25 Drei-Wagen-Einlegezüge. Unter Berücksichtigung des sonstigen Verkehrs verbleibt für den Messeverkehr ein Platzangebot von rund 5.500 Steh- und Sitzplätzen je Stunde. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist durch ein geringeres Zugangebot auf der Linie B-Süd in Richtung Laatzen und Rethen möglich. Denkbar ist während der An- und Abfahrt zur bzw. von der Weltausstellung

1. eine Reduzierung von 11,25 Bahnen je Stunde auf 7,5 Bahnen je Stunde
2. eine totale Aufgabe des Stadtbahnverkehrs südlich der Haltestelle Bothmerstraße.

Der Verkehr in Richtung Laatzen und Rethen wäre dann mit Bussen abzuwickeln. Wird auf eine Bedienung der Stationen und Haltestellen zwischen Innenstadt und Messe verzichtet, beträgt im ersten Fall die Leistungsfähigkeit auf dem Messeast 9.000, im zweiten Fall 12.300 Personen je Stunde. Durch den ausschließlichen Einsatz von Drei-Wagen-Zügen erhöht sich das Platzangebot auf 13.500 je Stunde. Werden dagegen alle Stationen und Haltestellen angefahren, reduziert sich das Angebot für den Verkehr zur Weltausstellung um etwa 2.000 Plätze/ Stunde.

Eine Reduzierung des Verkehrsangebotes im innerstädtischen Bereich steht im Widerspruch zu der zu erwartenden generellen Erhöhung des Verkehrsaufkommens während der Weltausstellung. Ein Busersatzverkehr wäre zudem erheblichen Behinderungen ausgesetzt. Sinnvoll ist daher, den Verkehr auf allen Ästen der Linie B-Süd aufrechtzuerhalten und den Verkehr in Richtung Laatzen und Rethen zu reduzieren. Bei dieser Variante beträgt die Leistungsfähigkeit rund 7.000 Besucher je Stunde, die für die Fahrt vom Hauptbahnhof bis zum Endpunkt Messe 18 Minuten benötigen. Während der vierstündigen Anfahrzeit können rund 30.000 Besucher zum Ausstellungsgelände fahren.

Es ist nicht möglich, alle 30 Bahnen je Stunde am Hauptbahnhof zu kehren. Ein Teil muß daher über die Linie C zum Königsworther Platz geführt werden. Durch eine Weiterführung in Richtung Stöcken kann eine direkte Verbindung zwischen der Expo 2000 und Herrenhausen geschaffen werden.



Für den Fall, daß das Weltausstellungsgelände bis an die Bundesbahnstrecke Hannover — Kassel heranreicht, ist eine Anfahrt zur Expo 2000 auch über die Haltestelle Eichstraße denkbar. Dazu ist das Verkehrsangebot auf dem Messeast zugunsten einer besseren Bedienung der Haltestelle Eichstraße zu verringern.

Komponente A2

Verlängerung der Linie B zum Kronsberg

Die Entfernung zwischen dem heutigen Endpunkt Messe und einem Weltausstellungsgelände östlich der Halle 9 beträgt etwa 1,5 km, die zu Fuß oder mit einem Sekundärverkehrsmittel bewältigt werden muß. Dieser Nachteil ließe sich durch eine entsprechende Verlängerung der Stadtbahnstrecke beseitigen. Die unter A1 beschriebenen Leistungsfähigkeiten gelten auch für die beiden Varianten der Komponente A2.

Variante A21

Verlängerung als Tunnelstrecke unter dem Messegelände

Für die Verlängerung der Linie B zum Kronsberg ist ein 2.150 m langer Tunnel unter dem Messegelände und eine 1.500 m lange oberirdische Anschlußstrecke erforderlich. Es entstehen drei unterirdische Stationen und gegebenenfalls zwei oberirdische Haltestellen. Die Baukosten werden auf 400 Mio DM geschätzt, wobei allein 360 Mio DM auf den Tunnel entfallen. Der Bau der Stationen unter dem Messegelände ist mit erheblichen technischen Schwierigkeiten verbunden, eine Behinderung des Messebetriebes während der Bauzeit ist nicht zu vermeiden.

Die neue Strecke stellt eine gute Erschließung von Messe- und Weltausstellungsgelände am südlichen Kronsberg dar. Die volle Leistungsfähigkeit der auf besonderem Bahnkörper geführten Strecke läßt sich nur unter den unter A1 genannten Bedingungen erreichen. Die Fahrzeit zwischen der Station Hauptbahnhof und Station Expo-Centrum wird 21 Minuten betragen.

Langfristig ist eine ausreichende Nutzung der Tunnelstrecke nur für große Veranstaltungen auf dem Messegelände und im Hannover-Dome, sofern dieser gebaut werden sollte, gegeben. Außerhalb der Messezeiten ist der Tunnel ohne Halt zu durchfahren. Die oberirdische Anschlußstrecke erschließt nur einen kleinen Teil des Kronsberges. Ohne eine intensive Bebauung ist ein Stadtbahnbetrieb südlich des heutigen Endpunktes Messe außerhalb der Messezeiten nicht vertretbar. Insgesamt muß der Nutzen der Verlängerung wegen der hohen Baukosten als zu gering angesehen werden.

Die Verwirklichung ist aus planungsrechtlicher Sicht einfach, da von der Trasse nur die vorhandene Betriebsanlage und die Flächen der Messe und Weltausstellung betroffen sind. Die Länge der Bauzeit ist vom Messebetrieb abhängig. Eine Realisierung des Vorhabens innerhalb von etwa sieben bis acht Jahren nach dem Baubeschluß lassen eine rechtzeitige Inbetriebnahme vor Beginn der Expo 2000 zu.

Variante A22

Verlängerung als oberirdische Strecke um das Messegelände

Die Linie B wird kurz vor dem Endpunkt Messeschleife nochmals verzweigt und entlang der Nordspange über den Messeschnellweg geführt. Sie erreicht das Straßenniveau östlich des Messeschnellweges mit einem Endpunkt vor der Kronsbergkreuzung. Eine Verlängerung weiter nach Süden wäre denkbar.

Ein Ausstellungsgelände östlich der Messe wird durch die Verlängerung unmittelbar erschlossen. Für die rund 2,5 km lange Strecke bis zur Kronsbergkreuzung sind Investitionskosten von schätzungsweise 60 Mio DM erforderlich.

Der Erschließungswert für den Kronsberg ist durch die Randlage der Streckenführung sehr schlecht. Eine Verlängerung zur Erschließung weiterer zukünftiger Wohn- und Gewerbegebiete ist für eine sinnvolle Nachnutzung notwendig. Sehr problematisch für die Nachnutzung ist die Verzweigung vor dem heutigen Endpunkt Messe. Die Bahnen fahren abwechselnd zur

Messe bzw. zum Kronsberg. Dadurch entstehen unattraktive Taktzeiten. Während einer Messe können nicht so viele Bahnen zum Endpunkt Messe fahren wie heute. Eine Lösung dieser Probleme stellt eine vorübergehende Einstellung des Verkehrs zum Kronsberg oder umwegige Linienführung über die Haltestelle Messe zum Kronsberg dar. Die Fahrzeit zum Kronsberg verlängert sich dadurch. Auch aus betrieblichen Gründen ist eine solche Lösung problematisch.

Die Variante A22 ist relativ schnell zu bauen. Auch planungsrechtlich ist das Vorhaben im Verhältnis zu anderen Planungen in einem vertretbaren Zeitraum durchzusetzen. Eine Realisierung ist einschließlich Planfeststellung innerhalb von fünf Jahren möglich.

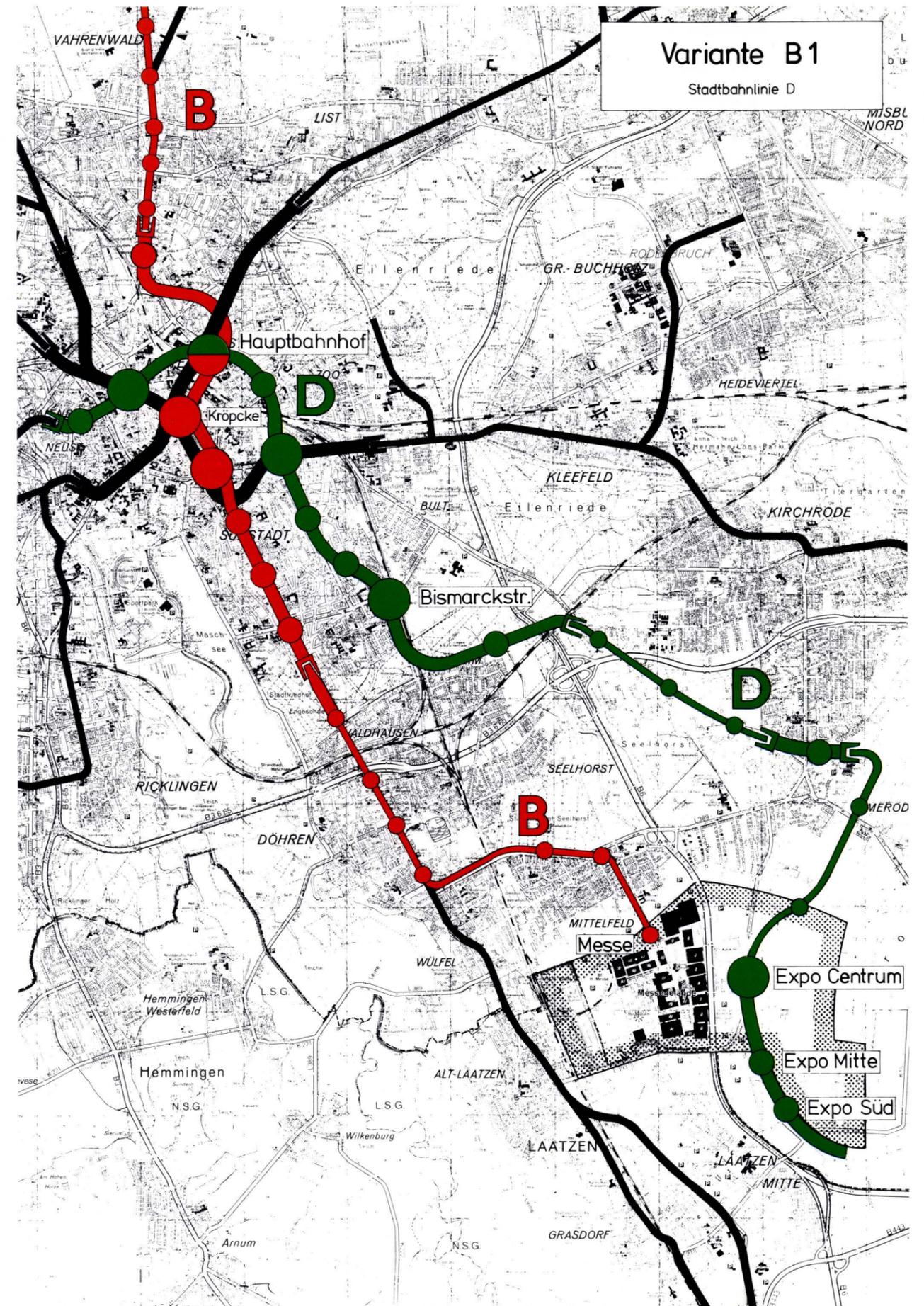
Stadtbahnlinie D

B. Bau der Stadtbahnlinie D

Unter Abschnitt A wurde aufgezeigt, daß sich die Beförderungskapazität auf der Messelinie nur noch begrenzt erweitern läßt. Die einzige Möglichkeit, den Anteil der Stadtbahn am Exponverkehr erheblich und ohne nachhaltige Störung des innerstädtischen Verkehrs zu erhöhen, ist der Bau einer neuen Strecke von der Innenstadt zum Ausstellungsgelände. Für die mit der Bahn anreisenden Expo-Besucher ist eine Verknüpfung der Bundesbahn mit der Stadtbahn am Hauptbahnhof notwendig.

Das Stadtbahnkonzept Hannover sieht den Bau von vier Grundlinien vor. Drei davon werden bis 1993 verwirklicht sein. Für die dann noch fehlende Linie D besteht eine Planung für eine Tunnelstrecke von der Braunstraße über den Hauptbahnhof bis zur Marienstraße. Im Flächennutzungsplan ist bereits eine Verlängerung bis Bemerode enthalten. Es bietet sich an, die Linie D bis an das Ausstellungsgelände auf den Kronsberg zu führen und damit auch potentielle Bauflächen am Kronsberg zu erschließen.

Für die Erschließung des Weltausstellungsgeländes ist die Linie D besonders vorteilhaft, wenn der Schwerpunkt des Ausstellungsgeländes östlich des Messeschneelweges liegt. Nachfolgend werden zwei Varianten für die Führung der Stadtbahnlinie zwischen Innenstadt und Kronsberg beschrieben.



Variante B 1

Führung der Linie D entsprechend der Flächennutzungsplanung

Die Variante B 1 stellt den Neubau einer Stadtbahnstrecke von der Braunstraße bis zum Kronsberg dar. Der erste Abschnitt über Steintor, Hauptbahnhof, Sallstraße, Bahnhof Bismarckstraße, an Waldheim vorbei bis zum Messeschnellweg ist nur als Tunnelstrecke realisierbar. Entlang der Bemeroder Straße ist eine Führung auf besonderem Bahnkörper möglich. In Bemerode ist die Bebauung in einem Tunnel zu unterfahren. Die Strecke biegt dann nach Süden ab, wo sie wieder auf besonderem Bahnkörper das Ausstellungsgelände erreicht.

Während der Spitzentage der Weltausstellung ist eine Sperrung aller niveaugleichen Querungen des besonderen Bahnkörpers erforderlich, um mit Vier-Wagen-Zügen in einem Zwei-Minuten-Takt fahren zu können. Die maximale Leistungsfähigkeit beträgt dann 18.000 Fahrgäste je Stunde. Während der vierstündigen Anfahrtzeit können rund 75.000 Besucher das Ausstellungsgelände mit der Linie D erreichen.

Während der Expo 2000 wird nur ein Teil der Stationen und Haltestellen angefahren. Dadurch läßt sich die Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und Expo-Centrum auf 18 Minuten begrenzen. Eine Umsteigebeziehung zur Bundesbahn läßt sich nicht nur am Hauptbahnhof sondern auch am Bahnhof Bismarckstraße herstellen. Der Bahnhof Bismarckstraße muß dazu umgebaut werden (siehe Variante D 32).

Die Baukosten für die insgesamt 15,2 km lange Strecke von der Braunstraße bis zum Kronsberg werden auf 900 Mio DM geschätzt. Für die eigentliche Anbindung des Weltausstellungsgeländes sind nur rund 600 Mio DM erforderlich, da der Bau des innerstädtischen Abschnittes Braunstraße — Marienstraße unabhängig von der Expo 2000 vorgesehen ist. Hinzu kommt die Anschaffung von 120 Stadtbahnwagen im Wert von etwa 360 Mio DM. Dieses würde einen Vorgriff auf die ab etwa 2003 von der ÜSTRA beabsichtigte Ersatzbeschaffung für die heute im Einsatz befindlichen Stadtbahnwagen darstellen. Gleichzeitig ist damit eine Umstellung vom 2,40 m breiten auf das 2,65 m breite Fahrzeug vorgesehen.

Der Bau einer neuen Stadtbahnstrecke ist allein mit einer fünf Monate dauernden Weltausstellung nicht zu rechtfertigen. Für die Nachnutzung ist es wichtig, daß entlang der Strecke ein entsprechend großes Fahrgastpotential vorhanden ist. Im Bereich zwischen Marienstraße und Bahnhof Bismarckstraße ist dies heute schon gegeben. Entlang der Bemeroder Straße ist eine Intensivierung der Wohnbebauung vorgesehen. Auf dem Kronsberg erschließt die Linie D die letzten großen Entwicklungsflächen der Stadt für Wohn- und Gewerbebebauung. Der Bedarf dafür ist aus heutiger Sicht gegeben.

Die eigentlichen Bauarbeiten für die Strecke zwischen Braunstraße und Kronsberg sind bis zum Jahre 2000 ausführbar. Große Schwierigkeiten sind aber beim Planfeststellungsverfahren und der damit verbundenen Umweltverträglichkeitsprüfung im Bereich der oberirdischen Führung zu erwarten. In Bemerode ist die Bebauung mit sehr geringer Überdeckung zu unterfahren. Mit Einsprüchen ist zu rechnen. Es besteht daher die Gefahr, daß die Strecke nicht rechtzeitig fertiggestellt werden kann.

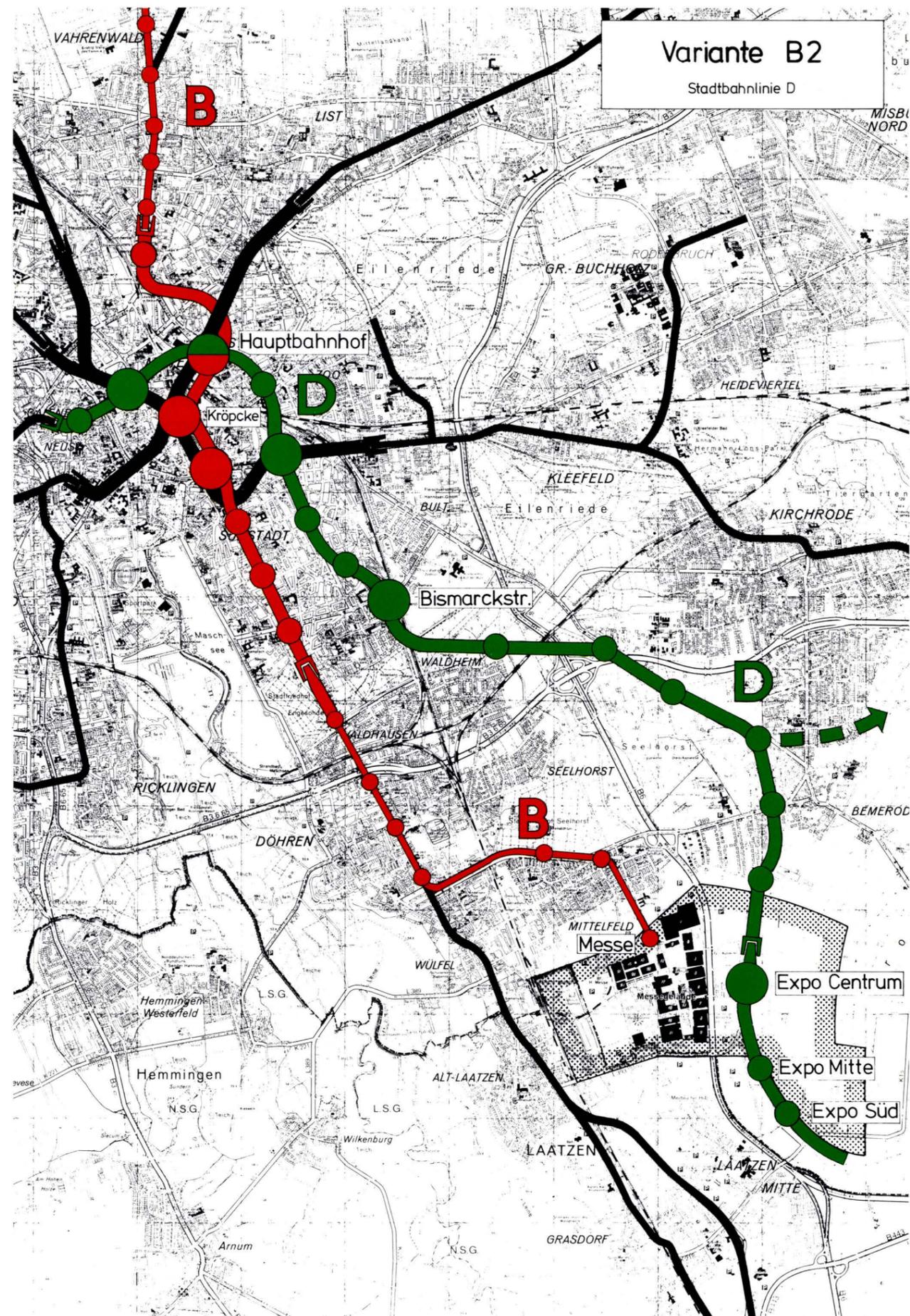


Variante B2

Führung der Linie D im Tunnel

Die Variante B2 sieht eine durchgehende Tunnellösung für die Linie D zwischen Braunstraße und Weltausstellungsgelände vor. Sie ist unter dem Gesichtspunkt einer schnellen und problemlosen Realisierung entwickelt worden. Von der Innenstadt bis zum Bahnhof Bismarckstraße sind die Trasse und die Gradienten (Höhenlage) mit denen der Variante B1 identisch. Zwischen Bahnhof Bismarckstraße und Weltausstellungsgelände ist eine direktere Führung vorgesehen. Für die Erschließung des nördlichen Kronsberges kann in einer späteren Baustufe in Bemerode eine Streckenverzweigung vorgesehen werden. Von der Bemeroder Straße verläuft der Tunnel unter der Emslandstraße und der Laatzener Straße zum Ausstellungsgelände. Hier ist eine oberirdische Führung vorgesehen, die mit Expo-Einrichtungen überbaut werden kann.

Durch die gestreckte Führung reduziert sich die Streckenlänge gegenüber der Variante B1 um 1,5 km auf 13,7 km. Da im Tunnel zudem schneller als an der Oberfläche gefahren werden kann, reduziert sich die Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und der Station Expo-Centrum um 7 Minuten auf 11 Minuten. Um diese kurzen Fahrzeiten zu erreichen, werden während der Expo 2000 zwischen Braunstraße und Kronsberg nur die Stationen Goetheplatz, Steintor, Hauptbahnhof, Königstraße, Marienstraße, Bismarckstraße und die Stationen auf dem Ausstellungsgelände angefahren. Die Leistungsfähigkeit beträgt wie bei Variante B1 18.000 Fahrgäste je Stunde.



Wegen der kürzeren Fahrzeiten reicht bei Variante B2 die Anschaffung von 100 neuen Stadtbahnwagen mit zusammen etwa 300 Mio DM Anschaffungskosten aus. Während der Weltausstellung werden die 2,65 m breiten Fahrzeuge zwischen der Station Goetheplatz und dem Kronsberg pendeln.

Die Baukosten werden auf 1.000 Mio DM geschätzt. Wie bei der Variante B1 ist die Innenstadtstrecke ohnehin vorgesehen, die Verlängerung bis zum Kronsberg beläuft sich auf rund 700 Mio DM Baukosten. Der relativ geringe Kostenunterschied zu Variante B1 beruht darauf, daß die Strecke 1,5 km kürzer ist und das Auffahren des Tunnels in geschlossener Bauweise aufgrund der Bodenverhältnisse in Bemerode kostengünstiger ist.

Wie bei Variante B1 muß auch für eine durchgehende Tunnelstrecke ein Bedarf für die Zeit nach der Weltausstellung gegeben sein. Durch eine im Tunnel geführte und somit sehr schnelle Linie D wird die Erschließung der Südstadt, Waldheims und Bemerodes erheblich verbessert. Die neue Tierärztliche Hochschule am Bünteweg erhält einen Stadtbahnanschluß. Das Messegelände ist dann nicht nur über die Linie B, sondern auch über die Linie D erreichbar; die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn im Messeverkehr wird erhöht. Für den Fall, daß das Internationale Populärwissenschaftliche Zentrum (IPZ) und der Hannover-Dome am Kronsberg gebaut werden, ist eine optimale Anbindung über die Linie D gegeben. Insbesondere für Großveranstaltungen im Hannover-Dome ist ein Massenverkehrsmittel unverzichtbar.

Entscheidend für die Streckenführung über die Station Bismarckstraße hinaus bis zum Kronsberg ist aber eine zukünftige Bebauung entlang der Bemeroder Straße und auf dem Kronsberg. Durch eine Vergabelung der Linie D in Bemerode können der südliche und nördliche Teil erschlossen werden. Insgesamt können Wohnbauflächen für maximal 25.000 Einwohner im Einzugsbereich des östlichen Teils der Linie D angebunden werden. Entlang der Stadtbahntrasse sind auch Standorte für Büro- und Gewerbeansiedlungen für bis zu 20.000 Beschäftigte möglich. Mit der Linie D würde für den Südosten Hannovers eine hervorragende Entwicklungsachse geschaffen, in deren Einzugsbereich südlich der Marienstraße bis zu 60.000 Menschen leben würden. Insgesamt würde die vierte Stadtbahnstammstrecke von Ahlem bis zum Kronsberg mit 110.000 Menschen für 20% der Einwohner Hannovers eine Anbindung an das Stadtbahnnetz ermöglichen.

Eine Verwirklichung bis zum Beginn der Expo 2000 ist realistisch, wenn spätestens Anfang 1991 die Planfeststellung für die ersten Abschnitte eingeleitet wird. Die Planfeststellung ist schneller als bei Variante B1 abzuwickeln, da bis auf das eigentliche Weltausstellungsgelände die ganze Strecke im Tunnel liegt. Die Umwelt wird wenig belastet, weil keine Flächen verbraucht werden und keine zusätzliche Immissionsbelastung entlang der Trasse entsteht. Da im Bereich zwischen Bismarckstraße und dem Kronsberg der Tunnel im Ton liegt, wird auch die Grundwasserströmung nicht nennenswert gestört. Durch den Verzicht auf eine im Bereich von Wohnbau-

ung oberirdisch verlaufende Stadtbahnstrecke sind praktisch keine Einsprüche wegen Lärm, Gefährdung durch den Stadtbahnbetrieb und städtebauliche Beeinträchtigungen zu erwarten. Auch wurde die Trasse so gewählt, daß die Unterfahrung von Bebauungen nur zwischen Steintor und Hauptbahnhof und im geringfügigen Maße an zwei Stellen in der Südstadt erforderlich ist. In Bemerode ist ein privates Grundstück ohne Wohnbebauung zu unterfahren.

C. Ausbau des Nahverkehrs der DB (S-Bahn)

Bereits seit Jahren wird unabhängig von der Weltausstellung eine direkte Schienenverbindung zwischen Flughafen und Messe gefordert. Durch den Ausbau des DB-Nahverkehrssystems ist dies möglich. Der Hauptbahnhof ist in den Streckenverlauf mit einbezogen. So können auch Fernverkehrsfahrgäste der DB und ÖPNV-Benutzer auf die als S-Bahn oder Citybahn zu betreibenden Linien zum Flughafen bzw. zur Messe/Weltausstellung umsteigen.

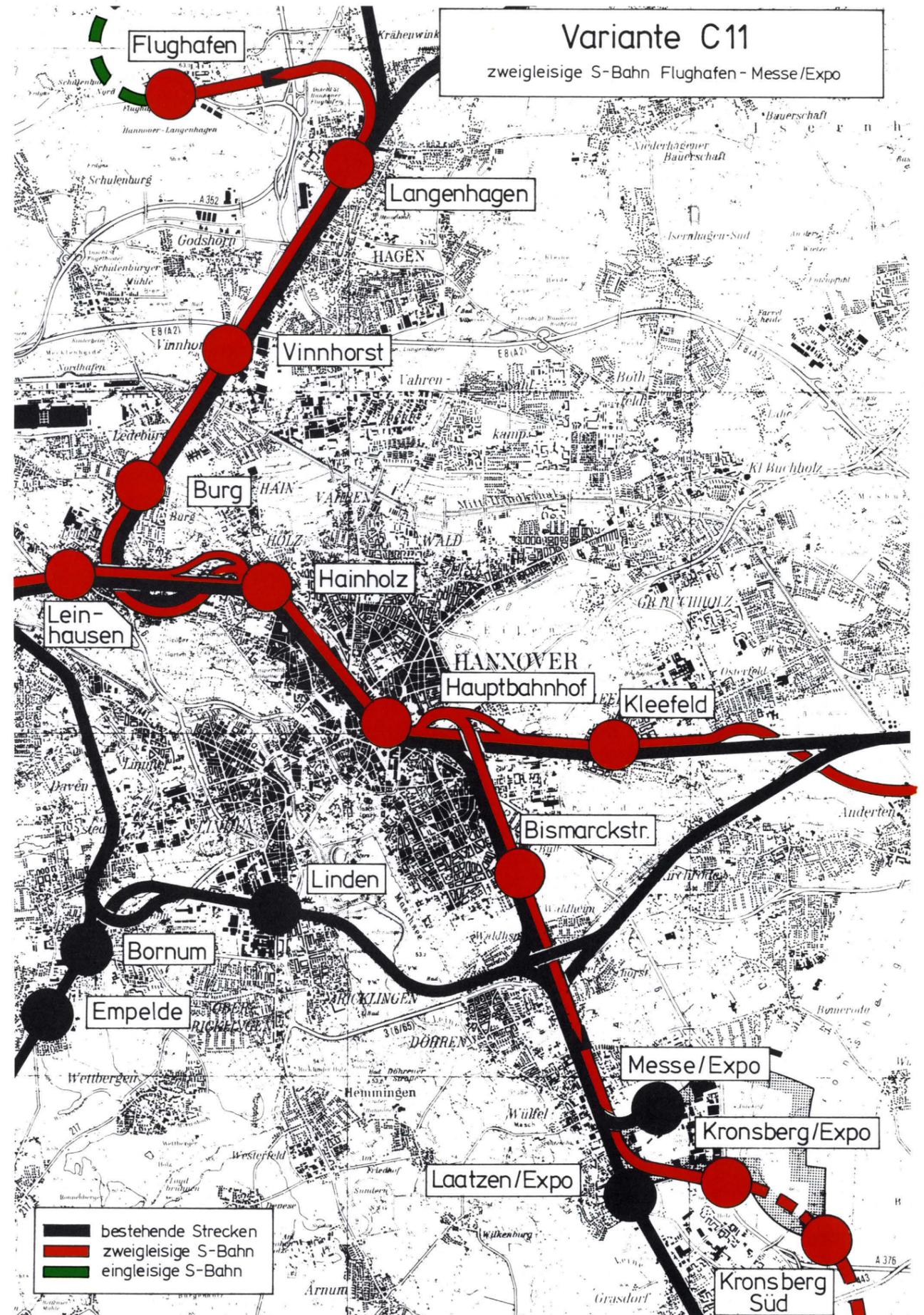
Da der Flughafen nicht direkt an den vorhandenen DB-Strecken liegt, muß die Anbindung entweder durch ein Heranführen der Gleise oder durch den Einsatz von Sekundärverkehrsmitteln erfolgen. Durch die direkte Führung der Nahverkehrsstrecke über den Flughafen entstehen erhebliche Mehrkosten, da der Flughafen nur mit einer Tunnelstrecke erreichbar ist.

Für eine leistungsfähige und schnelle Verbindung zwischen Flughafen und Messe- bzw. Weltausstellungsgelände ist eine Erweiterung der vorhandenen Bahnanlagen und der Neubau von Strecken notwendig. Verschiedene Varianten sind denkbar. Je unabhängiger die S-Bahn-Strecken vom Fernverkehr sind, desto größer ist ihre Leistungsfähigkeit. Unter C1 sind drei Varianten mit unterschiedlichen Ausbaustandards parallel zur Nord-Süd-Strecke beschrieben. Der Abschnitt C2 enthält zwei Varianten mit einer längeren Neubaustrecke vom Tiergarten zum Kronsberg mit einer Ver-

längerungsmöglichkeit über Algermissen nach Hildesheim. Neben den hier dargestellten fünf Varianten sind noch weitere denkbar.

Die Varianten C11 bis C13 sind für die Erschließung besonders günstig, wenn der Schwerpunkt des Ausstellungsgeländes zwischen der Bundesbahnstrecke und dem Messeschnellweg liegt. Liegt ein Großteil des Ausstellungsgeländes dagegen östlich des Messeschnellweges, ist die attraktivste Anbindung des Geländes durch die Varianten C21 und C22 gegeben.

Die Varianten C11 und C21 stellen verkehrlich und betrieblich optimale Lösungen dar (Zweingleisigkeit, kreuzungsfreie Führung). Die anderen Varianten sind weniger aufwendig, aber auch weniger leistungsfähig. Bei allen fünf Varianten ist der unabhängig von der Weltausstellung geplante Ausbau des Nahverkehrs auf der Strecke Wunstorf — Hannover berücksichtigt worden. Auf der Strecke Hannover — Lehrte ist wegen der geplanten Schnellstrecke Hannover — Berlin mindestens ein neues Gleis für den Nahverkehr notwendig, das für den langfristig vorgesehenen 20-Minuten-Takt im Nahverkehr ohnehin geplant ist. Nicht berücksichtigt wurde der Ausbau der Strecken Hannover — Hameln und Hannover — Weetzen — Haste, die für die Komplettierung des Nahverkehrsnetzes noch erforderlich wären. Da aber für die Weltausstellung die Nord-Süd-Achse Vorrang hat, ist ein Ausbau weiterer Strecken erst nach dem Jahre 2000 vorstellbar.



S-Bahn über Waldhausen

C1 Streckenausbau parallel zur Nord-Süd-Strecke

Variante C11

Zweigleisige S-Bahn Flughafen — Messe/Expo

Die Lösung sieht den Bau einer unterirdischen Station unter dem Flughafen vor. Die Variante kann mit einem Tunnel unter der Start- und Landebahn Nord zur Mellendorfer Strecke verlängert werden. Wegen des geringen Verkehrsaufkommens reicht eine eingleisige Strecke aus. Östlich des Flughafens ist das vorhandene Gütergleis zweigleisig auszubauen. Im Bahnhof Langenhagen wird die DB-Strecke Hamburg — Hannover erreicht. Die neuen Gleise liegen westlich der vorhandenen Trasse. Zwischen Burgweg und Bahnhof Hainholz werden die Gleise unter den Strecken Hamburg — Hannover und Minden — Hannover hindurch auf die Nordseite geführt, wodurch eine gemeinsame Nutzung der Strecke mit dem Nahverkehr in der Relation Wunstorf — Lehrte möglich wird. Die Verknüpfung erfolgt kreuzungsfrei. Für die neuen Gleisanlagen müssen einige Gleise des Rangierbahnhofs Hainholz aufgegeben werden. Im Hauptbahnhof sind die planerisch bereits vorgesehenen Gleise 15 und 16 zu verwirklichen.

Östlich des Hauptbahnhofs ist zwischen Berliner Allee und Ellernstraße ein Überwerfungsbauwerk über die Strecke nach Lehrte und die Gleise zum Betriebsbahnhof Pferdeturm zu erstellen. Die neuen Gleise verlaufen dann östlich der Nord-Süd-Strecke bis in Höhe Wülfel. Das Verbindungsgleis zur Güterumgebungsbahn wird überfahren. Wenn der Güterbahnhof Wülfel in seiner heutigen Form bestehen bleibt, ist nur eine Führung im Tunnel denkbar, da beiderseits der Bahn kein Platz für neue Gleisanlagen vorhanden ist und zahlreiche Anschlußgleise abzweigen.

Für eine Messe- und Expoanbindung ist ein S-Bahnhof im Bereich der Kronsbergkreuzung denkbar. Dafür ist die Strecke ab Wülfel in einen Tunnel zu legen. Der unterirdische Bahnhof erhält je einen Endzugang zur Messe und zum Weltausstellungsgelände. Die Strecke läßt sich in einem Bogen zurück zur Nord-Süd-Strecke verlängern, die in Rethen wieder erreicht wird. Kurz vor der A 376 (Messestutzen) kann dabei noch eine weitere S-Bahn-Station errichtet werden.

Die Strecke zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof an der Kronsbergkreuzung ist 24 km lang. Es muß mit Baukosten in der Größenordnung von 1.600 Mio DM gerechnet werden. Für die Nachnutzung sind im Norden und Süden Streckenverlängerungen mindestens bis zu den vorhandenen DB-Strecken notwendig. Es entstehen weitere Kosten von mindestens 900 Mio DM.

Diese Lösung stellt aus verkehrlicher Sicht eine optimale Lösung dar. Die Fahrzeit zwischen Flughafen und Weltausstellungsgelände beträgt bei Halt in allen heute vorhandenen Bahnhöfen und Einsatz des S-Bahn-Triebwagens ET 420 etwa 25 Minuten. Der kreuzungsfreie Betrieb läßt bis zu 24 Züge je Stunde und Richtung zu. Daraus ergibt sich eine Leistungsfähigkeit von bis zu 32.000 Fahrgästen je Stunde und Richtung. Als S-Bahn-Zug kommt auch der in der Beschaffung preisgünstigere Wendezug Rhein-Ruhr in Frage. Die Leistungsfähigkeit ist dann allerdings geringer (längere Fahrzeiten, geringeres Platzangebot).

Das Vorhaben ist städtebaulich nur schwer integrierbar. Insbesondere das Überwerfungsbauwerk am Ostkopf des Hauptbahnhofs ist wegen seiner Größe und Höhe städtebaulich problematisch. Der größte Teil der Streckenerweiterung erfordert Eingriffe in private Grundstücke, wodurch sich der Abstand zur Bebauung auf wenige Meter verringert.

Die Nachnutzung für die Strecke ist kaum gegeben. Außerhalb der Weltausstellung und den großen Messen besteht nicht annähernd der Bedarf, der einen derartig umfangreichen Ausbau rechtfertigt. Weder nördlich noch südlich von Hannover ist ein ausreichendes Einwohnerpotential für eine S-Bahn vorhanden. Die zukünftigen Wohngebiete auf dem Kronsberg werden nicht angeschlossen. Der Abstand Hildesheim — Hannover ist für eine S-Bahn-Verbindung zu groß, hier ist der Einsatz von hochrangigeren Zügen (Interregio, Regionalzüge) sinnvoller und attraktiver.

Wegen der erheblichen Eingriffe in private Grundstücke ist mit langwierigen Planfeststellungs- und Enteignungsverfahren zu rechnen. Auch der eigentliche Bau ist wegen der Umliegung von Ferngleisen und teilweise beengter Platzverhältnisse sehr zeitaufwendig. Eine Realisierung in weniger als 10 Jahren ist deshalb unrealistisch.

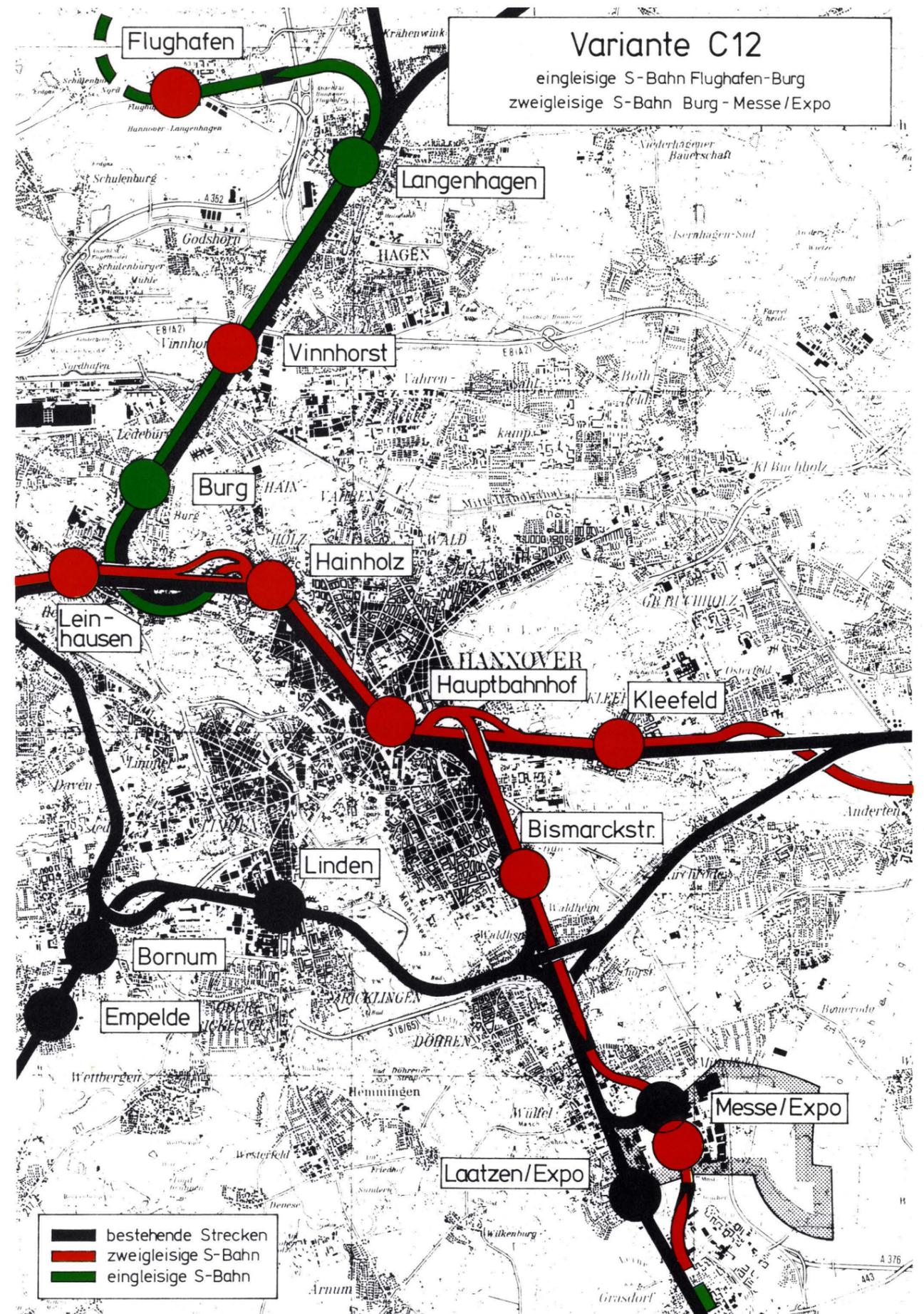
Variante C12

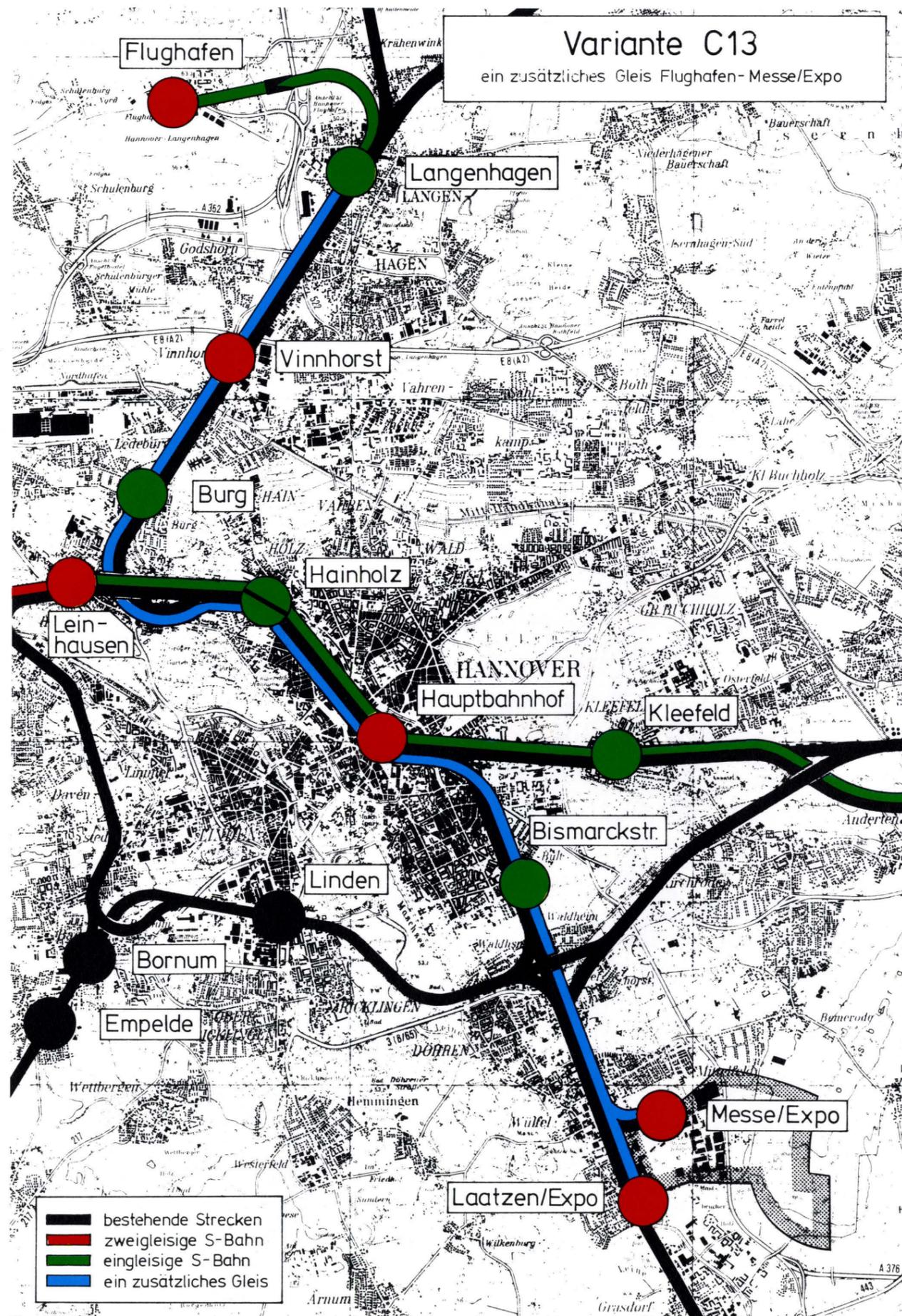
**Eingleisige S-Bahn
Flughafen — Burg
Zweigleisige S-Bahn
Burg — Messe/Expo**

Unter dem Flughafen und in Vinnhorst sind zweigleisige S-Bahn-Stationen vorzusehen, ansonsten ist der Streckenabschnitt Flughafen bis zur Abzweigung Burg eingleisig. Der Abschnitt von der Abzweigung Burg bis Laatzen ist wie bei C11 zweigleisig. Im Bereich der Messe ist eine Ausschleifung mit einer unterirdischen Station auf der Westseite des Messengeländes vorgesehen. In Laatzen erreicht die S-Bahn-Strecke wieder die Nord-Süd-Strecke. Es besteht die Möglichkeit der Verlängerung in Richtung Süden bis zur Abzweigung in Barnten, wobei ein Gleis wegen des geringen Verkehrsaufkommens ausreicht. Die Kosten werden sich auf etwa 1.200 Mio DM für den Abschnitt Flughafen — Messe belaufen. Für die Verlängerungen sind noch weitere 500 Mio DM aufzubringen. Durch den Verzicht auf die Ausschleifung im Bereich der Messe können die Kosten um etwa 200 Mio DM verringert werden.

Auch diese Lösung ist noch als verkehrlich günstig zu bezeichnen. Das Verkehrsaufkommen zwischen Hauptbahnhof und Flughafen ist auf alle Fälle geringer als zwischen Hauptbahnhof und Weltausstellung. Durch den zweigleisigen Begegnungsbahnhof in Vinnhorst läßt sich ein 15-Minuten-Takt fahren, was einer Leistungsfähigkeit von maximal 5.300 Fahrgästen je Stunde entspricht. Dies reicht für eine Flughafenbedienung wie auch für das Einzugsgebiet an der Mellendorfer Strecke aus. Die Beförderungskapazität zwischen Hauptbahnhof und Messe beträgt bei einem 2,5-Minuten-Takt 32.000 Fahrgäste je Stunde und Richtung.

Die Realisierung dieser Lösung in 10 Jahren ist kaum möglich, da die Zahl der Eingriffe in private Grundstücke immer noch sehr hoch ist.





Variante C13

Ein zusätzliches Gleis für den Nahverkehr Flughafen — Messe/Expo

Diese Lösung sieht auf ganzer Strecke nur ein neues Gleis vor. Auf Überwerfungsbauwerke wird verzichtet. Das neue Gleis wird jeweils auf der Seite der vorhandenen Bahnanlagen angeordnet, wo die Platzverhältnisse es zulassen. Als Beispiel sei der Bereich der Südstadt genannt, wo vom Güterbahnhof-Süd Flächen für ein neues Gleis ohne große Schwierigkeiten abgetrennt werden können. Bei Bedarf kann der Nahverkehr noch die Fernverkehrsgleise mitbenutzen, wie auch der Fernverkehr das neue Gleis befahren kann. Dadurch ergibt sich im Verhältnis zu den Investitionskosten eine hohe Gesamtleistungsfähigkeit. Diese Lösung ist auch für die Nachnutzung vorteilhaft und sinnvoll.

Am Flughafen ist eine unterirdischen Station erforderlich, eine kostengünstigere Lösung in Form eines oberirdischen Bahnhofes ist wegen der Kreuzung von Straßen nicht möglich. Am Messegelände kann der Messebahnhof mitgenutzt werden oder alternativ der Bahnhof Laaten. Für die Erstellung des neuen Gleises einschließlich eines Tunnels unter dem Empfangsgebäude des Flughafens, der Bahnhofsbauten und der Kehranlagen ist mit Kosten in Höhe von 600 Mio DM zu rechnen.

Die Leistungsfähigkeit ist abhängig vom Gesamtfahrplan der DB. Durch das niveaugleiche Kreuzen der Gegengleise entstehen Leistungseinbußen. Die Gefahr von Verspätungen ist relativ groß. Letzteres muß und kann an Spitzentagen im Expo-Besucherverkehr

hingenommen werden. Die Bewältigung von vier bis acht Zügen je Stunde und Richtung ist denkbar. Dies entspricht beim Einsatz von Triebwagen ET 420 einem Platzangebot zwischen 5.300 und 10.600 Steh- und Sitzplätzen je Stunde und Richtung. Die Leistungsfähigkeit ließe sich durch ein kreuzungsfreies Queren der Ferngleise zwischen Hauptbahnhof und Wülfel verbessern. Als Untervariante kann daher im Bereich des Güterbahnhofs-Süd ein Unterwerfungsbauwerk vorgesehen werden.

Da private Grundstücksflächen nur begrenzt von der Maßnahme betroffen sind und auf städtebaulich problematische Bauwerke wie Überwerfungen verzichtet wird, dürfte eine Planfeststellung schneller als bei den Varianten C11 oder C12 ablaufen. Ein zusätzliches Gleis läßt sich bei Anordnung von Stützwänden fast überall auf den Grundstücksflächen der Bundesbahn realisieren. Auch der eigentliche Bau ist einfacher und somit schneller abzuwickeln. Daher ist die Verwirklichung des Vorhabens bis zum Jahre 2000 aus heutiger Sicht als wahrscheinlich möglich anzusehen, wenn spätestens 1991 mit der Planung begonnen wird.

S-Bahn über Kleefeld

C2 S-Bahnstrecke Flughafen — Hauptbahnhof — Kleefeld — Kronsberg

Variante C21

Zweigleisige S-Bahn Flughafen — Messe/Expo

Die Variante C21 unterscheidet sich von der Variante C11 durch eine andere Linienführung zwischen Hauptbahnhof und Hildesheim. Ab Hauptbahnhof verlaufen die zwei neuen Gleise für den S-Bahn-Verkehr bis in Höhe des Tiergartens parallel zur vorhandenen Strecke Hannover — Lehrte, um sie und die Güterumgehungsbahn dann zu unterfahren. Die Ferngleise Hannover — Lehrte verlaufen parallel zur Güterumgehungsbahn, die bisherigen Ferngleise über Anderten werden zu S-Bahn-Gleisen. Die S-Bahn-Strecke zum Kronsberg wird östlich des Tiergartens kreuzungsfrei ausgefädelt. Zwischen dem Tiergarten und der A 376 (Messestutzen) ist wegen der vorhandenen bzw. geplanten Bebauung ein etwa sieben km langer Tunnel vorzusehen. Die Strecke unterfährt dabei auch ein mögliches Ausstellungsgelände östlich des Messeschneelweges. Südlich des Kronsberges biegt die S-Bahn nach Südosten ab. Über Oesselse und Lühnde wird in Algermissen die vorhandene Strecke Lehrte — Hildesheim erreicht. Neue Nahverkehrsstationen sind in Anderten an der Lehrter Straße, in Bemerode an der Wülferoder Straße, auf dem Weltausstellungsgelände, in Oesselse und in Lühnde sinnvoll. Auf dem Kronsberg kann durch eine andere Stationsanordnung noch eine weitere S-Bahn-Station untergebracht werden. Der Bau der Strecke bis zum

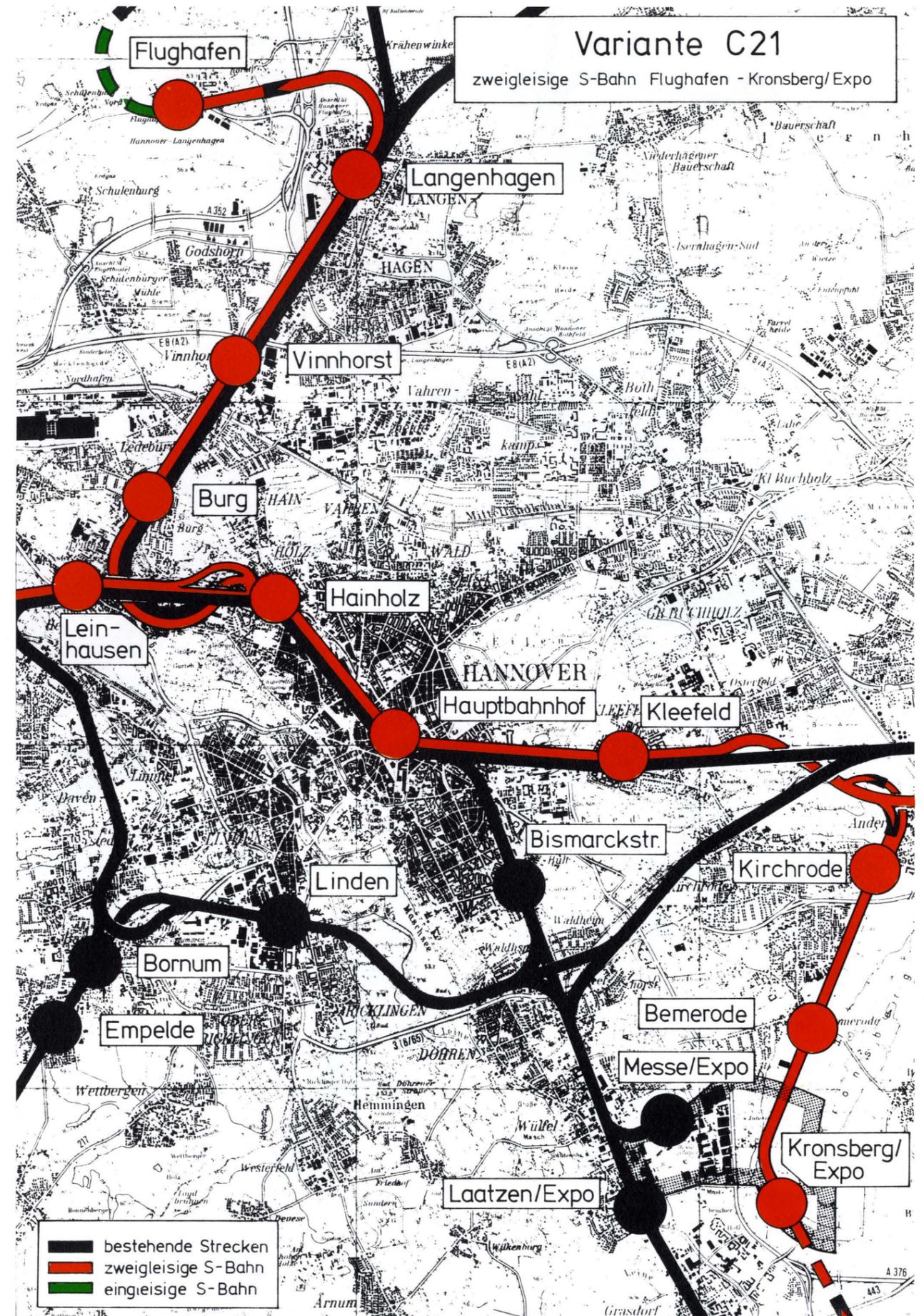
Kronsberg reicht für die Anbindung der Expo 2000 aus. Als Verlängerung ist wie bei Variante C11 auch eine Anbindung an die Strecke Hannover — Kassel bei Rethen möglich.

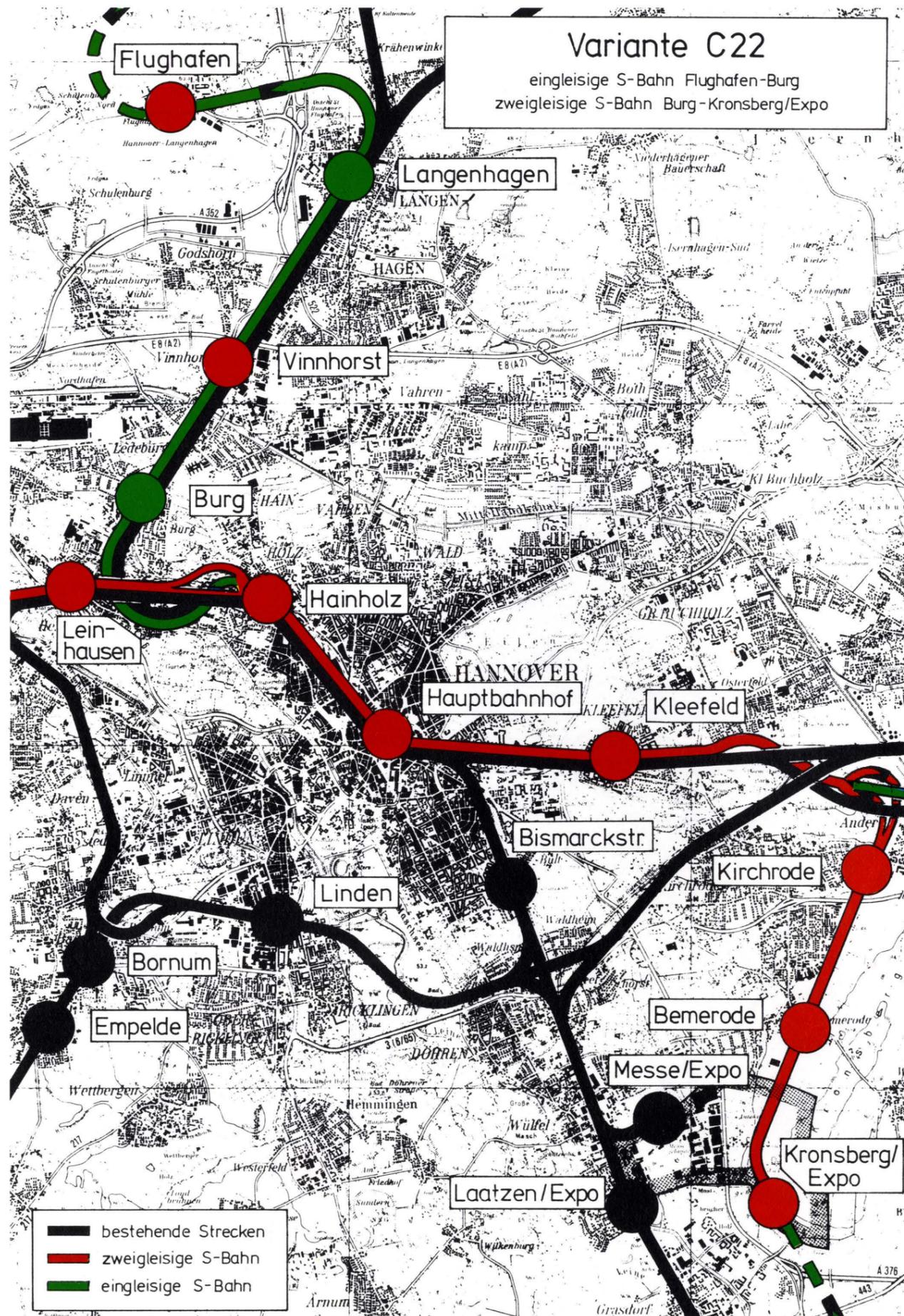
Die Kosten für den Bau der S-Bahn vom Flughafen bis zum Kronsberg werden auf 2.100 Mio DM geschätzt. Weitere Kosten entstehen für den Ausbau Wunstorf — Lehrte und die Verlängerungen über den Flughafen und den Kronsberg hinaus.

Da die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Tiergarten auch von der S-Bahn nach Lehrte mitbenutzt wird, kann nicht die theoretische Leistungsfähigkeit von 32.000 Fahrgästen je Stunde und Richtung angeboten werden. Bei Einhaltung eines gleichmäßigen Taktes ist als realistischer Wert eine Leistungsfähigkeit von 16.000 Fahrgästen je Stunde und Richtung anzusetzen.

Für die Nachnutzung gelten im wesentlichen die unter Variante C11 gemachten Aussagen. Positiv ist die beschriebene Streckenführung jedoch für eine zukünftige Bebauung des Kronsberges. Allerdings sind die Investitions- und Betriebskosten im Verhältnis zum Erschließungswert zu hoch.

Wie bei der Variante C11 ist eine Realisierung in 10 Jahren nicht vorstellbar, da die gleichen Schwierigkeiten zu bewältigen sind. So erfordert die Erweiterung der Gleisanlagen in Kleefeld und der Bau der unterirdischen Station an der Lehrter Straße wegen der beengten Platzverhältnisse Eingriffe in die Bebauung. Diese und andere Punkte werden ein langwieriges Planfeststellungsverfahren zur Folge haben.





Variante C22

*Eingleisige S-Bahn
 Flughafen — Burg
 Zweigleisige S-Bahn
 Burg — Messe/Expo*

Zwischen Flughafen und Hauptbahnhof entspricht die Lösung der Variante C12, zwischen Hauptbahnhof und Weltausstellungsgelände der Variante C21. Bei Variante C22 werden die Ferngleise auf der Strecke Hannover — Lehrte nicht verlegt, dafür wird auch nur ein Gleis für die S-Bahn nach Lehrte vorgesehen. Ab der S-Bahn-Station Kronsberg ist die Strecke bis Algermissen wegen des zu vermutenden geringen Verkehrsaufkommens nur eingleisig.

Wie bei Variante C12 sind nur die am stärksten belasteten Streckenabschnitte zweigleisig. Dadurch lassen sich die Kosten für den zur Weltausstellung notwendigen Abschnitt Flughafen — Expo gegenüber Variante C21 um 400 Mio DM auf 1.700 Mio DM senken. Denkbar ist auch, im Bereich des Kronsberges auf den Tunnel zu verzichten und die Strecke oberirdisch zu führen. Der Kosteneinsparung von 300 Mio DM stehen erhebliche Probleme bei der Verträglichkeit mit der geplanten Wohnbebauung gegenüber. Die Kosten für die Verlängerung bis Algermissen reduzieren sich durch den eingleisigen Ausbau von 500 Mio DM auf 300 Mio DM.

Die Realisierung stößt auf die gleichen planungsrechtlichen Schwierigkeiten wie bei Variante C21, so daß eine rechtzeitige Fertigstellung bis zur Expo 2000 nicht gewährleistet ist.

Fernverkehr DB

D. Maßnahmen für den Fernverkehr der DB

Der Fernverkehr der Bundesbahn wird durch den Ausbau vorhandener und den Bau neuer Strecken an Bedeutung gewinnen. Im Jahre 2000 ist Hannover optimal durch den Fernverkehr der DB erschlossen (Ausbaustrecken in Richtung Hamburg und Ruhrgebiet, Neubausrecken nach Würzburg und Berlin).

Für die Anbindung des Weltausstellungsgeländes durch den Fernverkehr der DB sind noch ergänzende Maßnahmen im Raum Hannover erforderlich. Dabei muß vermieden werden, daß der gesamte Fernverkehr zur Expo 2000 über den Hauptbahnhof abgewickelt wird. Im Zusammenhang damit steht auch die Flughafenanbindung, die unter Komponente D4 mit drei Varianten behandelt wird. Im folgenden werden die einzelnen denkbaren Maßnahmen beschrieben.

D1 Ausbau und Umbau des Hauptbahnhofs

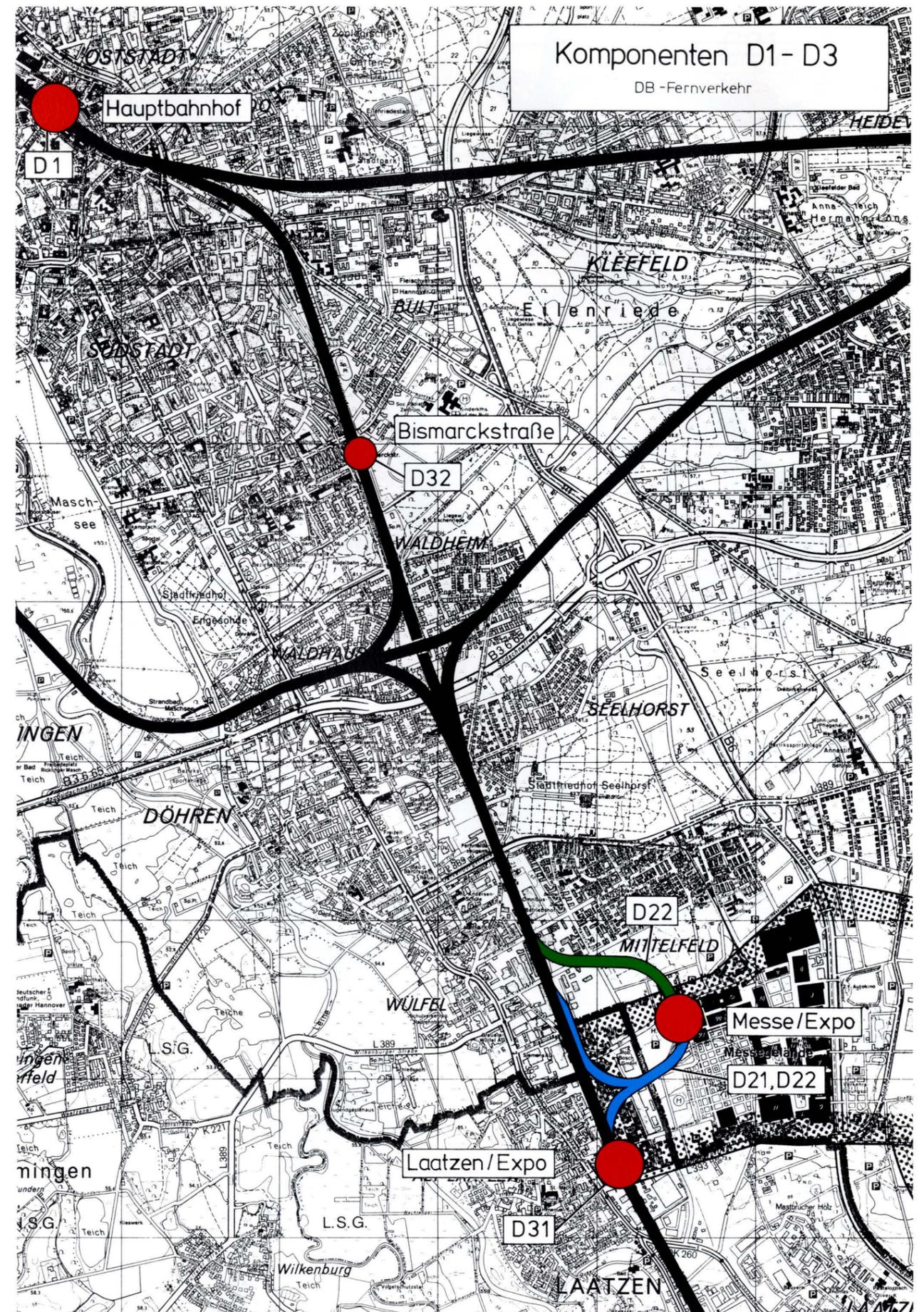
Unter Kapitel C wurde bereits auf eine Erweiterung des Hauptbahnhofs um zwei Gleise für den S-Bahn-Verkehr eingegangen. Für diese beiden Gleise mit einem Mittelbahnsteig wurden auf der Nordseite des Hauptbahnhofs Flächen freigehalten. Durch die Erweiterung sind die unter C beschriebenen Verbesserungen im Nahverkehr möglich, ohne daß die Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs im Fernverkehr verringert wird.

Insgesamt können die einzelnen Bahnsteige noch besser genutzt werden, wenn der Ostkopf des Hauptbahnhofs neu gestaltet wird. Bisher beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit für den Bereich des Ostkopfes 40 km/h, für den Bereich des Westkopfes dagegen 60 km/h. Um dies auch für den Ostkopf zu erreichen, ist ein größerer Umbau der Gleisanlagen, der auch den Bau zusätzlicher Ein- und Ausfädungsgleise beinhalten muß, notwendig. Ein Gleis ist bereits beim Ausbau des Nahverkehrs Wunstorf — Lehrte vorgesehen. Das schnellere Ein- und Ausfahren verkürzt die Gleisbelegungszeit.

Ferner wäre zu untersuchen, ob auch durch die Erneuerung der Signaltechnik die Leistungsfähigkeit noch zu steigern ist. Das Druckstellenwerk stammt aus dem Jahre 1953 und wurde mehrfach erweitert. Inzwischen ist die Signaltechnik technologisch weiter entwickelt worden.

Neben dem Ausbau im gleis- und signaltechnischen Bereich sind die Empfangseinrichtungen für einen größeren Besucherandrang auszulegen. Dabei muß auch auf die Qualität der Anlagen geachtet werden. Dazu gehört u. a. ein behindertengerechter Ausbau.

Mit dem Bau der Stadtbahnlinie D zum Kronsberg wäre auch die Umsteigebeziehung zwischen der DB und der Stadtbahnstation Hauptbahnhof auf den Verkehr zur Weltausstellung auszulegen. Von der westlichen Verteilerebene für die Linie D ist eine vom Umsteigeverkehr zu den Linien A und B unabhängige Verbindung bis zum Fahrgasttunnel der Bundesbahn zu schaffen.



Messebahnhof

Die für den Aus- und Umbau des Hauptbahnhofs erforderlichen Kosten sind ohne genaue Untersuchungen nicht abschätzbar bzw. anderen Baumaßnahmen (Stadtbahnlinie D, S-Bahn) zuzuordnen. Ein Umbau des Ostkopfes z. B. ist mit einem schwierigen Bau- und Betriebsablauf verbunden.

Der Ausbau des Hauptbahnhofs wird auch unabhängig von der Expo 2000 erforderlich sein. Dies ist im Zusammenhang mit dem Ausbau des Nahverkehrs und der Strecken in Richtung Osten zu sehen. Insbesondere durch letzteres wird die Bedeutung des Hauptbahnhofs Hannover weiter steigen.

Für die oben beschriebenen Maßnahmen sind insgesamt mehrere Jahre Bauzeit zu veranschlagen. Eine Fertigstellung bis zum Beginn der Expo 2000 erscheint bei rechtzeitigem Planungsbeginn unproblematisch.

Komponente D2

Erweiterung des Messebahnhofs

Die Messe verfügt über einen 10-gleisigen Kopfbahnhof für Sonderzüge. Dieser kann für die Anfahrt zur Weltausstellung mitgenutzt werden. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist in begrenztem Umfang durch relativ kleine Baumaßnahmen machbar. Der Umbau des Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof stellt eine optimale Lösung dar.

Für die Weltausstellung hat der Messebahnhof eine herausragende Bedeutung, wenn der Entwicklungsschwerpunkt im nordwestlichen Teil der Optionsfläche liegt. Ein Ausstellungsgelände östlich des Messeschnellweges erfordert zusätzlich ein Sekundärverkehrsmittel. Für eine Wohn- und Gewerbebebauung auf dem Kronsberg ist der Bahnhof ohne Bedeutung.

Variante D21

Erweiterung mit einfachen Mitteln

Für den Ausbau werden verschiedene Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Ein Ausbau der heute eingleisigen Zufahrt auf mindestens zwei Gleise ermöglicht ein gleichzeitiges Einfahren und Herausziehen von Zügen. Durch eine Verbindungskurve nach Süden können auch Züge aus Richtung Kassel direkt in den Messebahnhof einfahren. Auf der Westseite können noch weitere zwei Gleise mit Bahnsteigkanten angelegt werden, so daß insgesamt 14 Bahnsteigkanten zur Verfügung stehen.

Für die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs ist auch eine ausreichende Abstellmöglichkeit von Zügen im Güterbahnhof Wülfel bzw. in anderen Bahnhöfen des Großraums notwendig. Bei einer zwei- bis dreifachen Nutzung jedes Gleises während der Anfahrt lassen sich 15.000 Besucher je Tag transportieren. Wegen der begrenzten Bahnsteiglängen zwischen 180 m und 370 m können nur durchschnittlich 500 Fahrgäste je Zug angesetzt werden.

Die Ausbaurkosten sind im Verhältnis zu anderen Baumaßnahmen gering. Einzig die Verbindungskurve nach Süden ist wegen der Eingriffe in die Bebauung aufwendig. Mit einem Betrag zwischen 20 und 30 Mio DM dürften sich bereits erhebliche Verbesserungen realisieren lassen.

Aus betrieblicher Sicht hat der Messebahnhof eine günstige Lage. Züge aus Richtung Hameln, Ruhrgebiet, Bremen, Hamburg und Berlin können über die Güterumgehungsbahn den Bahnhof ohne Durchfahren des Hauptbahnhofs und ohne Benutzung der Ferngleise vom Hauptbahnhof in Richtung Süden erreichen.

Für die Zeit nach der Weltausstellung steht der Messe ein leistungsfähigerer Bahnhof für Sonderzüge zur Verfügung. Die relativ geringen Investitionskosten sind gerechtfertigt, auch wenn die Anlagen nur für einen begrenzten Zeitraum im Jahr genutzt werden.

Die Erweiterung des Messebahnhofs ist in kurzer Zeit durchführbar. Schwierigkeiten sind nur beim Bau der südlichen Verbindungskurve zu erwarten, da bebauter Gebiet zu erwerben ist.

Variante D22

Umbau in einen Durchgangsbahnhof

Ein Kopfbahnhof ist aus betrieblicher Sicht unwirtschaftlich und leistungsschwach. Ein Umbau des Messebahnhofs in einen Durchgangsbahnhof ist machbar. Zur Vermeidung von niveaugleichen Kreuzungen ist eine Anhebung in die + 1-Ebene erforderlich. Die Zahl der Bahnsteige kann auf sechs reduziert werden, da die Züge mit wesentlich kürzeren Gleisbelegungszeiten auskommen.

Die Verlängerung der Gleise nach Norden bis an die Nord-Süd-Strecke, die in Höhe des Busdepots Süd erreicht wird, erfordert Eingriffe in Kleingartenanlagen und Gewerbegebiete. Für dieses Gebiet muß die Strecke in Hochlage als städtebaulich wenig verträglich angesehen werden. Denkbar wäre auch eine Verschiebung des Bahnhofs in Richtung Süden. Die Kleingärten wären dann von der Maßnahme nicht betroffen, dafür aber mehr Gewerbeflächen. Auch würde die Trassierung ungünstiger ausfallen.

Generelle Vor- und Nachteile des Messebahnhofs für die Weltausstellung und für die Nachnutzung sind bereits unter Variante D21 beschrieben. Die Lösung in Form eines Durchgangsbahnhofs erlaubt es zusätzlich, fahrplanmäßige Züge über den Messebahnhof zu führen. Dies ist besonders interessant für eine Flughafenanbindung (Variante C13, D41 und D42). Allerdings verlängert sich die Fahrzeit um mindestens sechs Minuten gegenüber einer Führung über die Hauptstrecke.

Die Baukosten für den Umbau in einen Durchgangsbahnhof werden in der Größenordnung von 150 Mio DM liegen. Investitionen in dieser Höhe setzen eine intensive Nutzung während der Expo 2000 und der Messen voraus. Der eigentliche Bau ist innerhalb von zwei bis drei Jahren ausführbar. Wegen der oben beschriebenen Eingriffe in die Stadtlandschaft und Umwelt ist für das Planfeststellungsverfahren und den Grunderwerb ein längerer Zeitraum einzukalkulieren. Eine Inbetriebnahme bis zum Jahre 2000 ist aber denkbar.

Expo-Bahnhöfe

Komponente D3

Fernbahnhöfe für den Weltausstellungs- und Messeverkehr

Zur Entlastung des Hauptbahnhofs bieten sich die heutigen Haltepunkte Laatzen und Bahnhof Bismarckstraße zum Umbau in einen Fernverkehrsbahnhof für den Weltausstellungs- und Messeverkehr an. Der Haltepunkt Laatzen zeichnet sich wegen seiner Nähe zum Ausstellungsgelände, der Bahnhof Bismarckstraße wegen der Verknüpfungsmöglichkeit mit der Stadtbahnlinie D aus.

Außer den in diesem Heft näher beschriebenen beiden Möglichkeiten kommen prinzipiell auch noch andere Haltepunkte in Frage. Zu nennen wären in erster Linie die Haltepunkte Anderten und Kleefeld. Hier würde eine Anbindung an die Ost-West-Strecke hergestellt. Wegen der relativ großen Entfernungen zum Ausstellungsgelände müßten Sekundärverkehrsmittel vorhanden sein.

Komponente D31

Expo-Bahnhof Laatzen

Der heutige Haltepunkt Laatzen ist der beste Standort für einen Expo-Bahnhof, ohne daß eine Streckenverlegung erforderlich ist. Die vorhandenen vier Gleise mit zwei Bahnsteigkanten reichen für eine leistungsfähige Anbindung nicht aus. Als Mindestmaßnahme ist der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen mit Bahnsteigkanten erforderlich. Dadurch ist die DB in der Lage, fahrplanmäßige Züge und auch einige Sonderzüge in Laatzen halten zu lassen. Ein achtgleisiger Ausbau würde den Halt aller Züge gewährleisten. Wegen der Entfernung zum Ausstellungsgelände ist bei einer Reihe von Lagevarianten ein sekundäres Verkehrsmittel erforderlich. Für einen Entwicklungsschwerpunkt der Weltausstellung im Nordwesten der Optionsfläche kommt als Alternative zum Ausbau des Haltepunktes Laatzen auch der Bau des Expo-Bahnhofs im Bereich des heutigen Güterbahnhofs Wülfel in Betracht.

Die Baukosten für eine Erweiterung um zwei Gleise und die Abfertigungsanlagen, die östlich der Bahn zwischen Münchener Straße und Kronsbergstraße angeordnet werden können, werden auf mindestens 50 Mio DM geschätzt.

Eine Nachnutzung für die Zeit nach der Weltausstellung ist nur begrenzt gegeben. Ein regelmäßiges Halten ist nur für Nahverkehrszüge vertretbar, wie es auch heute schon der Fall ist. Wegen der hohen zulässigen Geschwindigkeit im Bereich des Bahnhofs Laatzen ist der Halt von hochrangigen Zügen mit etwa 5 Minuten Zeitverlust verbunden. Da der Halt dieser Züge nur für wenige Tage im Jahr erforderlich und fahrplanmäßig schlecht einzuplanen ist, dürfte er auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben.

Komponente D32

Bahnhof Bismarckstraße

Die Nutzung des Bahnhofs Bismarckstraße für die Weltausstellung kommt nur bei einem Bau der Linie D bis zum Kronsberg in Betracht (Komponente B). Es besteht dann die Möglichkeit, auf kurzem Wege von der DB auf die Stadtbahn umzusteigen, was zu einer Entlastung der anderen Umsteigeanlage am Hauptbahnhof beiträgt. Für Fahrgäste aus Richtung Süden verkürzt sich der Anreiseweg gegenüber dem Umsteigen im Hauptbahnhof. Der Bahnhof Bismarckstraße ist für diese Funktion entsprechend umzubauen. Die Bahnsteige müssen so verlängert werden, daß Fernzüge halten können. Für den Halt einzelner Züge reicht die vorhandene Gleiszahl mit Bahnsteigkanten aus, sonst ist noch mindestens ein weiterer Mittelbahnsteig mit zwei Gleisen vorzusehen.

Die Baukosten für den Um- und Ausbau des Bahnhofs Bismarckstraße und für den Bau von zwei neuen Gleisen im Bahnhofsbereich dürften in der Größenordnung von 50 Mio DM liegen. Nach der Weltausstellung kann der Bahnhof Bismarckstraße als Umsteigeanlage zwischen dem Nahverkehr der DB und der Stadtbahn genutzt werden. Da die Linie D das Messegelände von Osten her erschließen würde, ist eine Nutzung auch zu Messezeiten gegeben.

Flughafenanbindung

Komponente D4

Flughafenanbindung durch den DB-Fernverkehr

Über die Flughafenanbindung durch den Fernverkehr der DB wurde bereits ein Gutachten von der Universität Hannover und dem Ingenieurbüro Haas-Consult erstellt. Von den Lösungsmöglichkeiten sind hier zwei Varianten dargestellt. Beide erfordern die Verlegung von Fernstrecken.

In Kombination mit Komponente D21 (Expo-Bahnhof Laatzen) läßt sich eine schnelle Verbindung zur Weltausstellung herstellen. Dieses gilt für alle Zugarten. Die Benutzung von Fernzügen, wie Intercities und Interregios für den Verkehr zwischen Flughafen und Weltausstellung, sollte auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben, da sonst größere Kapazitäten für den Fernverkehr der DB nicht zur Verfügung stehen.

Der Nutzen einer Flughafenanbindung ist für die Weltausstellung ohne weitere Gleise im dazwischenliegenden Streckenbereich gering. Die Attraktivität des Flughafens wird aber erheblich verbessert, da der Flughafen Hannover schneller und für viele Fluggäste auch umsteigefrei erreicht werden kann. Eine Aufwertung des Flughafens kommt auch der Weltausstellung zugute. Für den direkten Verkehr zwischen Flughafen und dem Weltausstellungsgelände bzw. der Messe ist eine S-Bahn verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoller.

Unter Variante D43 wird anstelle einer Streckenverlegung eine Magnetbahn zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof Langenhagen vorgeschlagen.

Variante D41

»Große Kurve«

Die Variante D41 erfordert den Bau von insgesamt 40 km Neubaustrecken. Bei Godshorn und unter dem Flughafengelände ist eine Führung im Tunnel vorgesehen. Nördlich des Flughafens gabelt sich die Strecke, so daß nicht nur die Strecke nach Hamburg sondern auch die nach Bremen über den Flughafen geführt werden kann. Die Baukosten nur für die Verlegung der Hamburger Strecke werden im Gutachten mit 702 Mio DM angegeben, die Anbindung an die Bremer Strecke nördlich von Neustadt erfordert weitere 609 Mio DM.

Der Bau der Neubaustrecken ist mit Eingriffen in die Umwelt verbunden. Als besonders problematisch muß das Durchfahren von Moorgebieten für die Verbindung zwischen dem Flughafen und der Bremer Strecke gesehen werden. Allein schon wegen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist mit einem mehrjährigen Zeitraum für die Planfeststellung zu rechnen. Hinzu kommt die eigentliche Bauzeit, die mit sechs Jahren zu veranschlagen ist. Eine Fertigstellung bis zum Jahre 2000 ist deshalb nicht garantiert.

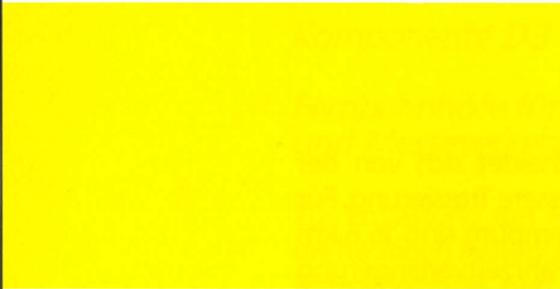
Variante D42

»Schlanker Tunnel«

Die Variante D42 unterscheidet sich von der Variante D41 durch eine bessere Trassierung. Für die Strecke Hannover — Hamburg sind 16,6 km Strecke neuzubauen. Die Fahrzeitverlängerung beträgt trotz des zusätzlichen Haltes unter dem Flughafen nur zwei Minuten gegenüber der heutigen Streckenführung. Da 10,5 km der Strecke im Tunnel verläuft, liegen die Baukosten mit 1.361 Mio DM fast doppelt so hoch wie bei Variante »Große Kurve«.

Eine Anbindung Bremens kann über die Mellendorfer Strecke und die heute nur noch teilweise vorhandene Strecke Schwarmstedt — Verden erfolgen. Der IC-gerechte Ausbau dieser Strecken würde nach dem Gutachten 1.751 Mio DM kosten.

Eine Verwirklichung dieser Lösung bis zum Jahre 2000 kann nicht garantiert werden. Zwar liegt ein Großteil der Strecke im Tunnel, was die Beeinträchtigungen der Umwelt verringert, allerdings müssen zahlreiche Unterfahrungsrechte für private Grundstücke erworben werden. Dies kann zu langwierigen Planfeststellungsverfahren führen. Für den Bau des Tunnels einschließlich Ausrüstung müssen sechs Jahre einkalkuliert werden.



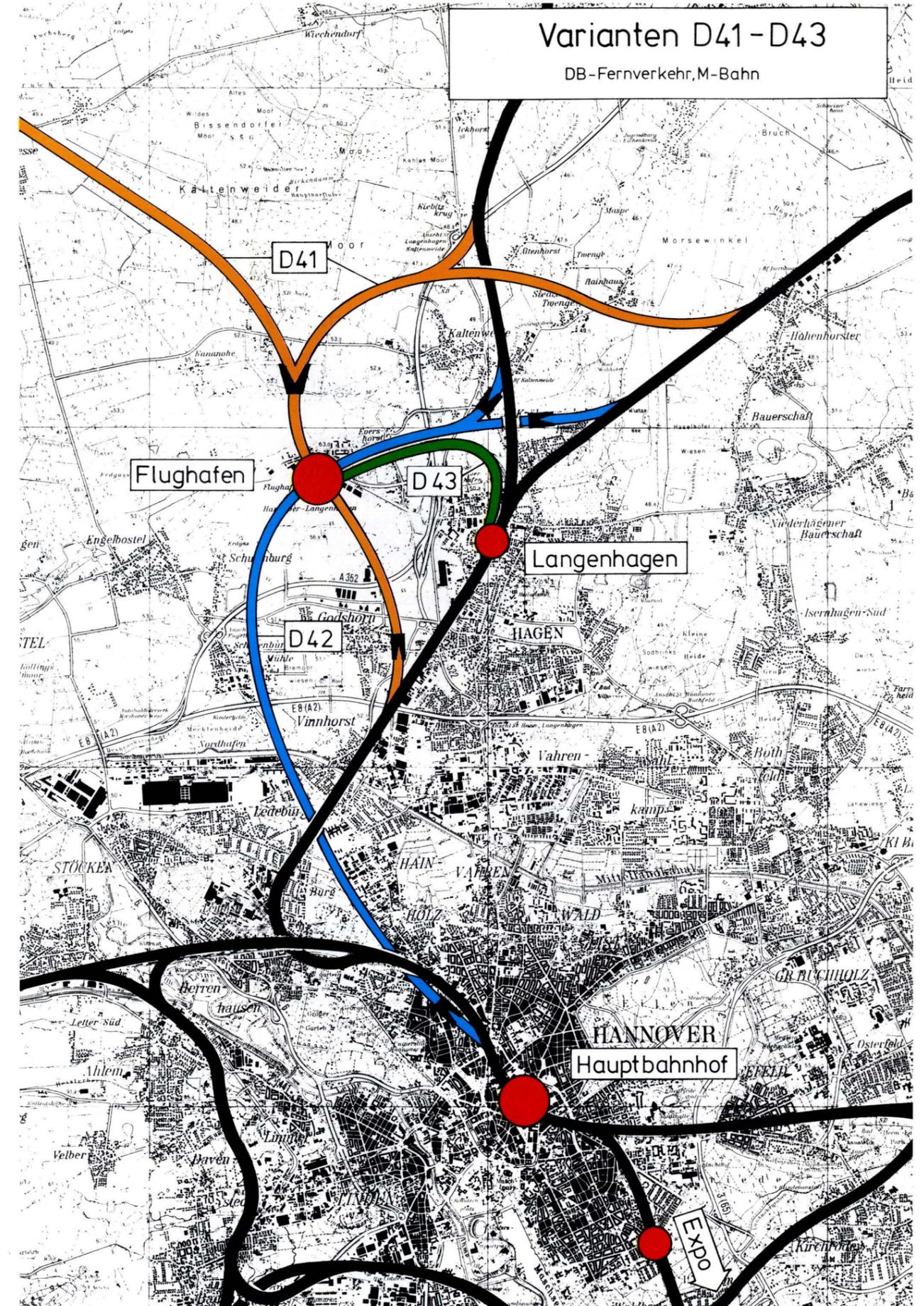
Variante D43

Magnetbahn Flughafen — Bahnhof Langenhagen

Die Anbindung des Flughafens an das Netz der Deutschen Bundesbahn kann auch über eine 4,5 km lange Magnetbahnstrecke zwischen dem Empfangsgebäude des Flughafens und dem Bahnhof Langenhagen erfolgen. Die eingleisige Trasse verläuft auf Einzelstützen überwiegend parallel zum vorhandenen Schienenanschlußgleis des Flughafens. Im Bahnhof Langenhagen wird der Bahnsteig für den Fernverkehr so angebunden, daß ein direkter Übergang zwischen DB-Schiene und Magnetbahn entsteht. Der Flughafen erhält zwei im Empfangsgebäude untergebrachte Haltepunkte. Der Investitionsbedarf ist mit 80 Mio DM wesentlich geringer als eine Verlegung der Fernstrecke. Das zusätzliche Umsteigen in Langenhagen reduziert allerdings auch die Attraktivität, zumal Fahrgäste in Richtung Osten oder Westen im Hauptbahnhof noch einmal umsteigen müssen.

Der Nutzen für die Weltausstellung und auch für den Messebetrieb ist wegen des Umsteigens in Langenhagen und im Bahnhof Laatzen gering. Die Benutzung der Magnetbahn ist nur für Fahrgäste interessant, die in Langenhagen in Fernzüge umsteigen. Die Leistungsfähigkeit der Magnetbahn beträgt 300 Fahrgäste je Richtung und Stunde und kann durch eine Ausweichmöglichkeit in Streckenmitte auf 400 erhöht werden.

Für den Bau der Magnetbahn muß einschließlich Planfeststellung mit mindestens fünf Jahren gerechnet werden, das heißt, eine Realisierung bis zum Beginn der Weltausstellung ist möglich.



Reisebusse

Variante E

Reisebusse und Park-and-Ride-Systeme

Auch wenn ein großer Teil des Verkehrs zur Weltausstellung über schienengebundene Verkehrsmittel abgewickelt wird, verbleibt ein nicht unbeachtlicher Verkehrsanteil beim Individualverkehr. Das Anfahren der vorhandenen 50.000 Parkplätze am Messegelände ist während der großen Messen heute nur mit Sondermaßnahmen möglich (Einbahnstraßenregelung für den Messeschnellweg). Für eine fünf Monate dauernde Expo 2000 mit einer unter Umständen noch höheren Anzahl von Pkw-Fahrten müssen andere Lösungen gesucht werden. In Frage kommen neben Park-and-Ride-Systemen ein verstärkter Einsatz von Reisebussen.

Komponente E 1

Reisebusse

Nach den schienengebundenen Verkehrsmitteln stellt die Anreise mit Reisebussen die umweltverträglichste Lösung dar. Daher sind die Parkplätze in unmittelbarer Nähe des Messe- und Weltausstellungsgeländes vorrangig für das Abstellen von Reisebussen vorzuhalten. Busspuren bzw. Busstraßen, die speziell für den Park-and-Ride-Verkehr vorgesehen sind, stehen auch dem Reisebusverkehr zur Verfügung.

Die Leistungsfähigkeit wird in erster Linie durch das Angebot der Touristikbranche bestimmt. Theoretisch lassen sich auf den vorhandenen 50.000 Messeparkplätzen 10.000 Busse abstellen. Realistisch dürfte aber eine Zahl in der Größenordnung von 2.000 Bussen sein, was etwa 100.000 Besuchern entspricht. Jeder mit 50 Personen besetzte Bus bedeutet eine Einsparung von 17 PKW-Fahrten, wenn für die Belegung eines PKW im Durchschnitt drei Personen angenommen wird.

Die Anbindung des Ausstellungsgeländes erfordert nur relativ wenig bauliche Maßnahmen. Die Zufahrten zu den Parkplätzen und die Parkplatzbefestigungen sind auf die im Gegensatz zum PKW großen und schweren Busse auszulegen. Eine Realisierung ist in relativ kurzer Zeit möglich. Die Baukosten für eine attraktive Gestaltung lassen sich nur schwer abschätzen, da sie von der benötigten Parkplatzanzahl und von der Anordnung zu der Ausstellungsfläche abhängen. Denkbar ist auch, daß die Busse ihre Fahrgäste am Eingang absetzen und an anderer Stelle abgestellt werden. Eine solche Konzeption erfordert unter Umständen höhere Investitionskosten.

Park-and-Ride

Komponente E 2

Park-and-Ride-Systeme

Variante E 21

Park-and-Ride mit separaten Busspuren

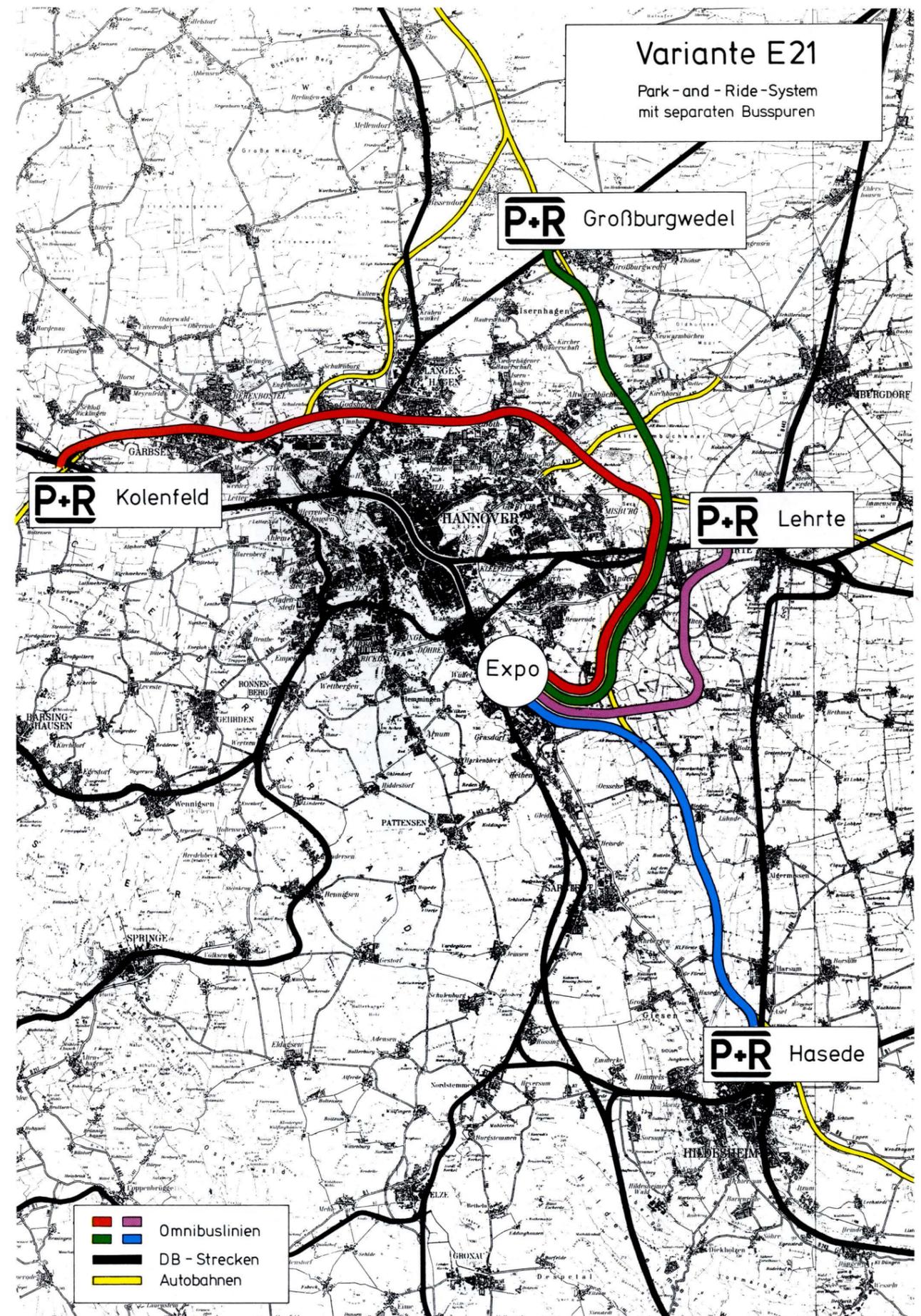
Bei der Variante E 21 wird der Expo-Verkehr auf den Autobahnen A2 und A7 vor dem eigentlichen Stadtgebiet auf insgesamt vier große Park-and-Ride-Plätze geleitet. Die Weiterfahrt erfolgt mit Bussen, für die auf der Autobahn eine eigene Spur eingerichtet wird. Es wird davon ausgegangen, daß die entsprechenden Autobahnabschnitte bis zum Jahre 2000 sechsspurig ausgebaut werden. Teilweise ist dies heute schon der Fall. Die Schaffung einer Busspur kann durch das Abtrennen einer der drei Spuren, die Mitbenutzung der Standspur oder das behelfsmäßige Aufteilen der drei Richtungsspuren in vier eingeeengte Spuren erfolgen. Die Busspuren stehen auch den Reisebussen zur Verfügung.

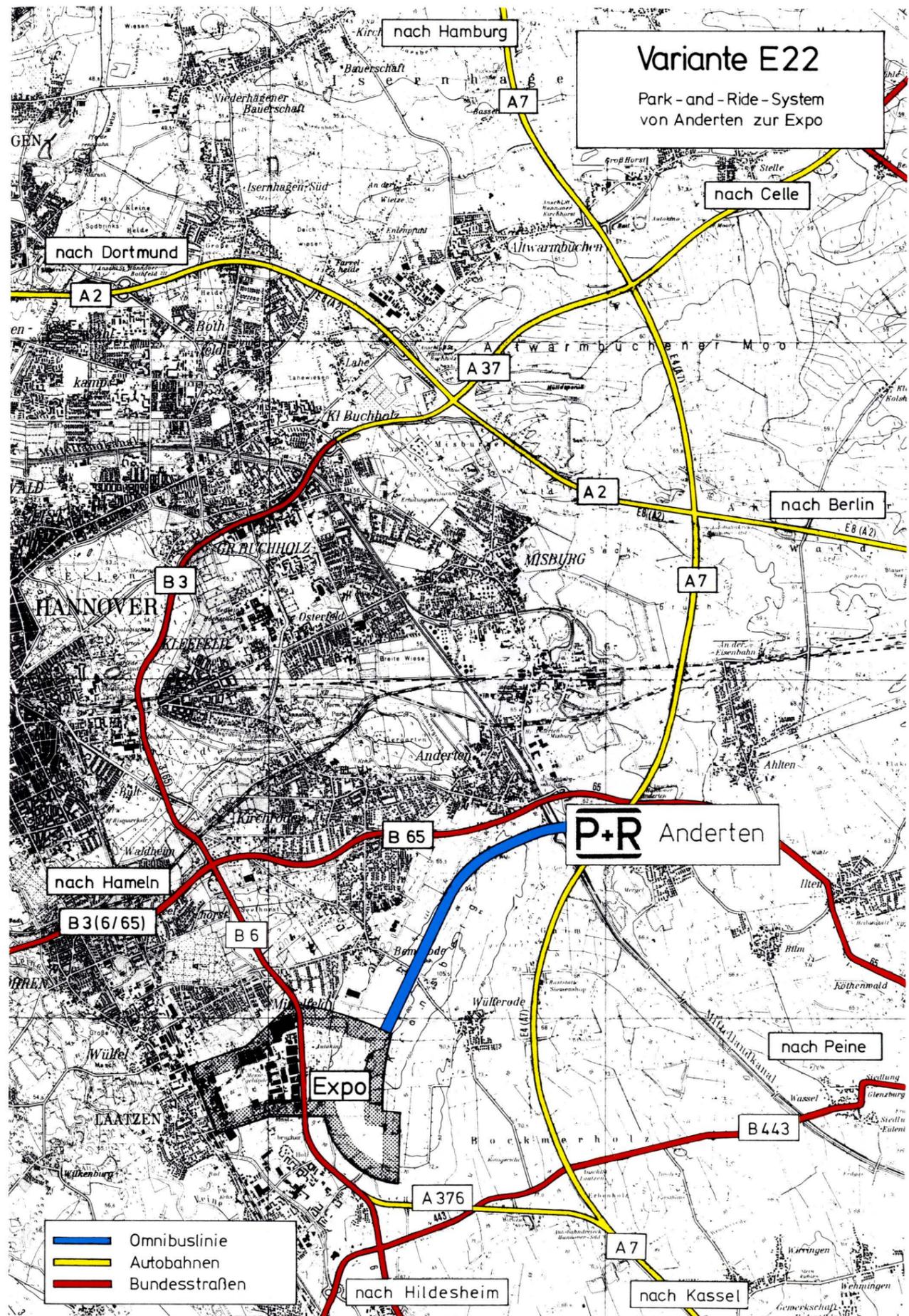
Die in der Zeichnung eingetragenen vier Standorte stellen eine von vielen Lösungsmöglichkeiten dar. Für die Auswahl der Flächen war von Bedeutung, daß diese direkt an der Autobahn liegen und die im Raumordnungsprogramm vorgesehene Nutzung mit einer vorherigen Nutzung als Parkplatz vereinbar ist. Zudem grenzen die Parkplätze an Nahverkehrsstrecken der DB an, so daß anstelle von Bussen auch der Einsatz von Zügen möglich wäre. Ohne Erweiterung der Streckenkapazität der DB ist aber eine leistungsfähige und schnelle Verbindung zwischen den Parkplätzen und dem Ausstellungsgelände nicht erreichbar.

Ein derartiges Park-and-Ride-System ist nur für die Expo 2000 erforderlich. Für Parkplätze, Busbahnhöfe und Autobahnabfahrten sind Investitionen erforderlich, deren Höhe ohne genauere Untersuchung nicht abgeschätzt werden kann. So muß jeder Parkplatzstandort dahingehend untersucht werden, wie aufwendig die Befestigung für eine fünfmonatige Benutzungsdauer sein muß. Nach der Weltausstellung könnte z.B. wieder die alte Nutzung erfolgen. Neben den baulichen Investitionen muß eine ausreichende Zahl von Bussen gekauft oder angemietet werden. Die Leistungsfähigkeit des Park-and-Ride-Systems mit Bussen hängt stark von der Grundbelastung der Autobahnen ab. Diese wird insbesondere wegen der Wiedervereinigung bis zum Jahre 2000 erheblich steigen. Leistungsreserven für die Anfahrten zu den Parkplätzen und Platz für die Busspuren werden aufgrund der neuesten Verkehrsprognosen nur sehr begrenzt gegeben sein.

Eine Verbindung der Parkplätze mit dem Weltausstellungsgelände durch die Bundesbahn setzt eine entsprechende Leistungsfähigkeit der Strecken voraus. Dies ist praktisch nur durch den Bau von separaten S-Bahn-Gleisen möglich. Der Taktabstand darf nicht zu groß sein, da sonst das Park-and-Ride-System nicht angenommen wird. Eine ausreichende Nachnutzung wäre nur für eine neue Strecke zwischen Wunstorf und Lehrte gegeben.

Die Realisierung eines Park-and-Ride-Systems mit Bussen ist planrechtlich und bautechnisch bis zum Beginn der Expo 2000 möglich. Eine Lösung mit S-Bahn-Zügen scheidet nicht nur wegen der größtenteils fehlenden Nachnutzung, sondern auch wegen des nicht garantierten Streckenausbau bis zum Jahre 2000 praktisch aus.





Variante E 22

Park-and-Ride zwischen Anderten und Weltausstellungsgelände

Bei dieser Variante wird ein kleiner Teil der Parkplätze am Messe- bzw. Weltausstellungsgelände für den PKW-Verkehr genutzt. Die Zahl ist so zu begrenzen, daß zusammen mit den Reisebussen eine geordnete Anfahrt ohne die heute zu Messezeiten üblichen Sonderregelungen erfolgen kann. Denkbar wäre eine Größenordnung von 20.000 PKW-Parkplätzen. Ein zweiter Parkplatz ist an anderer Stelle anzulegen, so daß eine Konzentration des Verkehrs vermieden wird. Dazu bieten sich Flächen zwischen Anderten und der A7 an.

Es wird zur Zeit erwogen, im Flächennutzungsplan südlich von Anderten beiderseits des Mittel-landkanals Flächen für Gewerbeansiedlungen auszuweisen. Im Vorgriff könnte ein Großteil der Flächen für einen Parkplatz genutzt werden. Dazu wäre südlich der Anschlußstelle Hannover – Anderten eine neue Abfahrt von der Autobahn A7 zu schaffen. Auf dem Park-and-Ride-Platz ließen sich bis zu 25.000 PKW unterbringen. Zwischen dem Parkplatz und dem Ausstellungsgelände wäre eine Straße zu bauen, die während der Expo 2000 von den Bussen des Park-and-Ride-Verkehrs genutzt wird. Ferner steht die Straße dem Reisebusverkehr sowie gegebenenfalls einem Pendelverkehr zwischen Haltepunkt Anderten und der Weltausstellung zur Verfügung und kann nach der Weltausstellung der Erschließung des Kronsberges dienen. Die Qualität der Parkplatzbefestigung ist auf die Nutzungsdauer von fünf Monaten auszulegen.

Neben den baulichen Voraussetzungen ist für den Park-and-Ride-Betrieb die Beschaffung von 120 Bussen erforderlich, wenn die 25.000 Parkplätze in vier Stunden belegt werden. Die Kosten für die Baumaßnahmen lassen sich ohne nähere Untersuchungen nicht abschätzen. Wenn es z.B. nicht möglich ist, genügend Busse anzumieten, müssen auch welche gekauft werden, was mit wesentlich höheren Kosten verbunden ist. Die Verwirklichung der Baumaßnahmen und die Bereitstellung der Busse bis zum Jahre 2000 dürfte unproblematisch sein.



Weltausstellung EXPO 2000

Ergebnis der Voruntersuchungen

Von den vorher beschriebenen Komponenten und deren Varianten kommen nicht alle für eine Realisierung in Frage. Ein Teil der Vorhaben scheitert bereits an den langwierigen Planungsverfahren. Bei einigen Vorhaben ist aus heutiger Sicht die Nachnutzung nicht gegeben.

Dennoch sind mehrere Lösungen aufgezeigt worden, die eine gute Erschließung des Weltausstellungsgeländes ermöglichen und für die darüber hinaus jeweils eine sinnvolle Nachnutzung gegeben ist. Zudem ist eine Verwirklichung dieser Vorhaben bis zur Weltausstellung realistisch. Offensichtlich ist jedoch schon heute, daß wegen der unzureichenden Leistungsfähigkeit jeder einzelnen Komponente, eine Kombination verschiedener Komponenten erforderlich ist. Nachfolgend sind die Lösungen des schienengebundenen Verkehrs, die für eine Realisierung in Frage kommen, aufgeführt:

- A 1 Verstärkung des Verkehrsangebotes auf der Linie B bis zum Endpunkt Messe bei gleichzeitiger Reduzierung des Angebotes nach Sarstedt und Rethen
- B 2 Bau der Linie D als Tunnelstrecke von der Innenstadt zum Kronsberg
- C 13 Bau eines zusätzlichen Gleises für den Nahverkehr auf dem Abschnitt Flughafen-Messe/Expo
- D 1 Ausbau und Umbau des Hauptbahnhofs
- D 22 Umbau des Messebahnhofs in einen Durchgangsbahnhof
- D 31 Umbau des Haltepunktes Laatzen in einen Expo-Bahnhof
- D 32 Umbau des Bahnhofs Bismarckstraße (nur zusammen mit B 2)

Welche Kombination der oben aufgeführten Lösungen zur Ausführung kommt, hängt von weiteren Kriterien ab. Vom Veranstalter der Expo 2000 sind Angaben zur erwarteten Besucherzahl und zu den finanziellen Möglichkeiten zu machen. Ferner ist jedes Vorhaben auf seine Umweltverträglichkeit zu untersuchen. Dieser Punkt erhält durch das Thema der Expo 2000 »Mensch, Natur und Technik« eine besondere Bedeutung. Die verkehrliche Lösung könnte auch zu einem Exponat der Weltausstellung werden.

Für jede der Komponenten sind erhebliche Aufwendungen für Fahrzeuge (Stadtbahnwagen, S-Bahn-Züge, Busse) erforderlich. Die Nachnutzung der Fahrzeuge ist daher ebenfalls zu untersuchen.

Denkbar ist natürlich die Verwirklichung aller oben genannten Maßnahmen. Dadurch können zwischen 150.000 und 200.000 Besucher je Tag mit schienengebundenen Verkehrsmitteln an das bzw. in die Nähe des Ausstellungsgeländes gebracht werden.

Wichtig sind schnelle Entscheidungen. Insbesondere die großen Vorhaben wie die Linie D und das zusätzliche Gleis für den Nahverkehr setzen eine lange Planungs- und Bauzeit voraus. Bis spätestens Anfang 1991 muß daher entschieden sein, welche Maßnahmen ausgeführt werden sollen.

Impressum

Herausgeber: Landeshauptstadt Hannover

Verfasser: Baudezernat
U-Bahn-Bauamt
Peter Freiwald

Mitarbeiter: Hanns Adrian
Jürgen Eppinger
Klaus-Peter Franke
Dieter Frerichs
Uwe-Dietrich Kröger
Klaus Scheelhaase
Klaus-Dieter Schweckendiek
Christian Weske

Redaktion: Presse- und Informationsamt
Gudrun Stoletzki

Gestaltung: Susanne Lengner

Zeichnungen: José Carrascosa-Martínez
Mathias Keuchel
Gabriele Watteroth
Elke Weber

Karten: Stadtvermessungsamt
Niedersächsisches Landesverwaltungsamt (NLVwA-LV)
Abt. für Landesvermessung
Vervielfältigungserlaubnis erteilt durch
NLVwA — LV —, B 4.5 — 30/81 v. 10. 4. 81

Druck: Scherrerdruck Hannover
November 1990