

Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Ahlem-Badenstedt-Davenstedt  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0622/2018

Anzahl der Anlagen 11

Zu TOP

---

## **BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt**

### **Stadtbahnstrecke A-West**

- **Ausbau der Empelder Straße**
- **Neubau des P+R-Platzes Auf dem Empelder Rahe**

### **Antrag,**

dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) auf Grundlage der als Anlagen 1 bis 11 beigefügten Planunterlagen, die planrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Stadtbahnstrecke in der Empelder Straße einschließlich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen Eichenfeldstraße, Safariweg und Hermann-Ehlers-Allee sowie für den Neubau des P+R-Platzes Auf dem Empelder Rahe schafft.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 94 (1) NKomVG i.V. mit der Hauptsatzung der LHH
- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 (2) NKomVG i.V. mit der Hauptsatzung der LHH.

### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

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 und der Verknüpfung zu korrelierenden Bushaltestellen bietet eine wesentliche Verbesserung beim Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnfahrzeuge und Busse.

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.

## **Kostentabelle**

Da die Stadt Hannover für den Ausbau der Stadtbahnstrecke in der Empelder Straße einschließlich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen Eichenfeldstraße, Safariweg und Hermann-Ehlers-Allee sowie für den Neubau des P+R-Platzes Auf dem Empelder Rahe nicht als Maßnahmenträgerin auftritt, entstehen für die Stadt keine finanziellen Auswirkungen.

## **Begründung des Antrages**

### **1. Ausgangssituation**

Der aktuelle Nahverkehrsplan der Region Hannover sieht vor, in den kommenden Jahren den von der Stadtbahnlinie 9 befahrenen Streckenabschnitt in der Empelder Straße auszubauen. Die von diesem Vorhaben betroffenen Haltestellen Eichenfeldstraße, Safariweg und Hermann-Ehlers-Allee sollen barrierefrei mit Hochbahnsteigen ausgerüstet und ein neuer P+R-Platz nahe der letztgenannten Haltestelle eingerichtet werden.

Abschnittsweise soll das stadteinwärtige Gleis auf einen besonderen Bahnkörper verlegt werden. Derzeit sind die drei betreffenden Haltestellen noch mit Niedrigbahnsteigen versehen. Im Jahr 2018 wird an der Haltestelle Am Soltekompe der erste Hochbahnsteig in Hannover-Badenstedt in Betrieb genommen. Für das Jahr 2021 ist die Fertigstellung des ersten Abschnittes in der Empelder Straße mit den Haltestellen Eichenfeldstraße und Safariweg vorgesehen. Im Jahr 2022 sollen die Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee sowie der P+R-Platz Auf dem Empelder Rahe den Fahrgästen zur Verfügung stehen, so dass der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn in Hannover-Badenstedt dann abgeschlossen ist.

Im Jahr 2014 fand zum Vorhaben eine Bürgerbeteiligung mit drei Terminen statt, bei der u. a. Workshops zu den Themen Stadtgestaltung, Stadtbahnnutzer/-innen, Individualverkehr und Gewerbetreibende durchgeführt wurden. Insgesamt wurde mit deutlicher Mehrheit die mit dieser Drucksache zur Beschlussfassung vorgelegte Haltestellenkonstellation empfohlen.

### **2. Beschreibung der Maßnahme**

Der zum Ausbau vorgesehene Streckenabschnitt befindet sich auf der Stadtbahnstrecke A-West in Hannover-Badenstedt zwischen den derzeitigen Haltestellen Eichenfeldstraße und Hermann-Ehlers-Allee (jeweils einschließlich) und hat eine Länge von ca. 1.100 m. Das Vorhaben folgt dem Verlauf der Empelder Straße auf dem Stadtgebiet von Hannover und geht auf Ronnenberger Stadtgebiet in die Berliner Straße über. Bisher liegen die Gleise im Abschnitt von der Haltestelle Eichenfeldstraße bis südlich der Einmündung Fränkische Straße in der Fahrbahn. Kurz vor der Straßenüberführung der B65 (Bückeburger Allee) über die Empelder Straße geht die Stadtbahn auf einen zweigleisigen besonderen Bahnkörper über. Hier liegt der stadtauswärtige Bahnsteig der Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee. Der stadteinwärtige Bahnsteig ist südlich der B65 angeordnet.

Nach Erhebungen der ÜSTRA aus dem 1. Quartal 2017 nutzen je durchschnittlichem Werktag insgesamt rund 4.300 Fahrgäste die Haltestelle Eichenfeldstraße, 900 die Haltestelle Safariweg und 850 die Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee. Der Ein- und Ausstieg in bzw. aus den Stadtbahnen erfolgt heute an der Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee über nicht barrierefreie Seitenniedrigbahnsteige und an den Haltestellen Eichenfeldstraße und Safariweg über die Fahrbahn und somit ebenfalls nicht barrierefrei.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden verschiedene Szenarien für die künftigen Lagen der Haltestellen diskutiert. Im Ergebnis wurde an der Zahl von drei Haltestellen festgehalten, die im Vergleich zur heutigen Lage jeweils um etwa 170 m in stadtauswärtiger Richtung verschoben werden (**vgl. Übersichtsplan in Anlage 1**).

Es ist vorgesehen, zwei Planfeststellungsabschnitte zu bilden. Abschnitt 1 umfasst den Streckenabschnitt ab der heutigen Haltestelle Eichenfeldstraße bis zum derzeitigen stadtauswärtigen Bahnsteig der Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee (ausschließlich). Abschnitt 2 erstreckt sich bis zur Einmündung der Eckermannstraße in die Berliner Straße.

Neben der Stadtbahnstreckenführung in Straßenmitte erfolgt auch der Ausbau der angrenzenden Fahrbahn und der beidseitigen Nebenanlage. Im Abschnitt zwischen Riecherstraße und Fränkische Straße ist aufgrund der geringen Querschnittsbreite weitestgehend eine straßenbündige Stadtbahnführung mit gleichzeitiger Kraftverkehrsnutzung auf den Gleisen erforderlich. Lediglich im Abschnitt zwischen Haus-Nr. 29 und Einmündung Burgundische Straße ist einseitig ein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Der Radverkehr wird mittels Schutzstreifen entlang des Fahrbahnrandes geführt. Die Breite beträgt 1,50 m bzw. neben Parkstreifen 2,00 m. Die Schutzstreifen werden in Rot eingefärbt. In Bereichen mit genügend Breite sind Stellplätze und Baumpflanzungen im Seitenraum angeordnet. Beidseitig entlang der Grundstücksgrenzen verläuft der Gehweg mit einer Regelbreite von mind. 2,00 m.

Die in diesem Abschnitt befindlichen Kreuzungen werden mit Lichtsignalanlagen geregelt. Zusätzliche Fußgängerlichtsignalanlagen befinden sich an den Enden der Hochbahnsteigrampen, die nicht an eine Kreuzung oder Einmündung angrenzen.

Im weiteren Verlauf zwischen der Kreuzung Fränkische Straße und der Stadtgrenze mit Ronnenberg ist die zur Verfügung stehende Querschnittsbreite deutlich größer. Daher ist in diesem Abschnitt auch ein beidseitiger besonderer Bahnkörper für die Stadtbahnführung vorgesehen. Der Kraftverkehr verläuft neben der mittigen Stadtbahnführung mit jeweils 2 Fahrstreifen in einer Breite von mind. 6,00 m. In diesem Abschnitt wird der Radverkehr beidseitig jeweils auf einem vorhandenen Radweg mit einer Regelbreite von 1,60 m hinter einem Baumstreifen geführt. Der vorhandenen beidseitigen Gehwege besitzen eine Regelbreite von ca. 2,00 m. Die Kreuzung B65 / Hermann-Ehlers-Allee ist lichtsignalgeregelt ebenso das südliche Bahnsteigende über die Hermann-Ehlers-Allee.

Im Zuge der Maßnahme werden insgesamt elf Bäume gefällt und 50 Bäume neu gepflanzt.

## **2.1 Haltestelle Eichenfeldstraße (Arbeitstitel Riechersstraße)**

Ein barrierefreier Ausbau der heute zwischen Eichenfeldstraße und Lenther Straße gelegenen Haltestelle wäre in Bestandslage zwar möglich, aufgrund der angrenzenden Ladenlokale und Einfahrten jedoch sehr beengt. Daher wird der Hochbahnsteig weiter westlich im Anschluss an den Gleisbogen Badenstedter Straße / Empelder Straße angeordnet. Gegenüber der heutigen Lage wird die Haltestelle somit um 170 m stadtauswärts verschoben. Aufgrund des Namens der nächstgelegenen Querstraße erhält die Haltestelle als Arbeitstitel den Namen Riechersstraße.

Mit dem barrierefreien Ausbau erhält die Haltestelle Riechersstraße einen 70 m langen Mittelhochbahnsteig für den Einsatz von Zwei-Wagen-Zügen der Serie TW6000 sowie Drei-Wagen-Zügen der Serien TW2000 und, sobald alle weiteren Haltestellen der Linie 9 mit Hochbahnsteigen ausgerüstet sind, auch TW3000. Die Bahnsteighöhe liegt 81,5 cm über der Schienenoberkante. Mit einer Breite des Bahnsteigs von 4,09 m bis 4,12 m wird

das Mindestmaß für Mittelhochbahnsteige eingehalten. An beiden Bahnsteigenden werden Rampen angeordnet. Der südliche Zugang liegt unmittelbar am Fußweg durch den Grünzug in Richtung Paul-Gerhardt-Kirche und ist über signalisierte Fußgängerüberwege barrierefrei zu erreichen. Die Querung der Gleisanlage erfolgt für blinde oder sehbehinderte Personen zusätzlich mit Hilfe einer optischen und akustischen Signalanlage. Am nördlichen Haltestellenzugang ist ebenfalls ein vergleichbar gesicherter Überweg über die Empelder Straße, unmittelbar an der Einmündung der Riechersstraße geplant (**vgl. Lageplan Anlage 2 sowie Querschnitt Anlage 5**).

Der Hochbahnsteig wird mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Fahrkartenautomat, Notruf- und Infosäulen sowie Zugzielanzeigern ausgestattet und einschließlich der Zugänge mit taktilen und visuell wahrnehmbaren Leitelementen versehen.

An den Zugängen zum Bahnsteig der Stadtbahn werden an geeigneten Stellen auf den Nebenanlagen zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen. Die genaue Lage der Fahrradbügel wird in der Ausführungsplanung festgelegt.

Für den Bau des Hochbahnsteiges müssen an dieser Stelle die Gleisachsen aufgeweitet werden. Die maximal 6 m breiten Fahrbahnen beidseits des Bahnsteigs werden von den Stadtbahnen und dem motorisierten Individualverkehr befahren. Zusätzlich wird für den Radverkehr in beiden Richtungen ein Schutzstreifen markiert.

Im südlichen Anschluss an den Hochbahnsteig erhält das stadteinwärtige Gleis einen besonderen Bahnkörper, der als Rasengleis ausgeführt wird. Die Fahrbahn erhält eine Breite von 5,50 m einschließlich des Schutzstreifens für Radverkehr. Das stadtauswärtige Gleis verbleibt in der Fahrbahn, Stadtbahn und Kraftfahrzeuge müssen sich den Verkehrsraum teilen. Als Ersatz für das entfallende Parken am Fahrbahnrand werden auf der westlichen Straßenseite Parkbuchten angelegt, welche durch Baumpflanzungen aufgelockert werden (**vgl. Querschnitt in Anlage 6**).

Beidseits der Empelder Straße ist abschnittsweise geringfügiger Grunderwerb erforderlich.

## **2.2 Haltestelle Safariweg**

Am Knoten von Empelder Straße, Safariweg und Nibelungenweg endet der besondere Bahnkörper. Zur sicheren Verkehrsabwicklung wird der Knotenpunkt signalisiert und mit gesonderten Aufstellflächen zum Linksabbiegen für den Radverkehr versehen. Südlich des Knotenpunktes werden die heutigen gegeneinander versetzt angeordneten Richtungshaltestellen der Haltestelle Safariweg mit einem ebenfalls 70 m langen und 4,0 m breiten sowie 81,5 cm hohen Mittelhochbahnsteig zusammengefasst. Auch hier werden an beiden Bahnsteigenden Rampen angeordnet. Der nördliche Zugang liegt unmittelbar am Knotenpunkt Empelder Straße / Safariweg / Nibelungenweg und ist über signalisierte Fußgängerüberwege des Knotenpunktes barrierefrei zu erreichen.

Die Querung der Gleisanlage erfolgt für blinde und sehbehinderte Personen zusätzlich mit Hilfe einer optischen und akustischen Signalanlage. Am südlichen Haltestellenzugang ist ebenfalls ein vergleichbar gesicherter Überweg über die Empelder Straße geplant (**vgl. Lageplan Anlage 3 sowie Querschnitt Anlage 7**).

Der Hochbahnsteig wird mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Fahrkartenautomat, Notruf- und Infosäulen sowie Zugzielanzeigern ausgestattet und einschließlich der Zugänge mit taktilen und visuell wahrnehmbaren Leitelementen versehen.

An den Zugängen zum Bahnsteig der Stadtbahn werden an geeigneten Stellen auf den Nebenanlagen zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen. Die genaue Lage der Fahrradbügel wird in der Ausführungsplanung festgelegt.

Vergleichbar mit der Haltestelle Riechersstraße liegen die Gleise auch im Haltestellenbereich Safariweg in den 6,0 m breiten Fahrbahnen, auf denen jeweils ein Schutzstreifen für den Radverkehr markiert wird.

Südlich des Hochbahnsteiges Safariweg verläuft das stadteinwärtige Gleis wiederum auf besonderem Bahnkörper mit Ausführung als Rasengleis. Das stadtauswärtige Gleis verbleibt in der Fahrbahn, Stadtbahn und Kraftfahrzeuge müssen sich den Verkehrsraum teilen.

Am westlichen Fahrbahnrand werden einzelne, von Baumpflanzungen aufgelockerte Parkbuchten angelegt (**vgl. Querschnitt Anlage 8**).

Grunderwerb ist in diesem Bereich nicht erforderlich.

Am Knoten Empelder Straße / Fränkische Straße / Namibia Allee wird eine Signalisierung eingerichtet. Im südlichen Anschluss geht der Schutzstreifen für Radfahrer der stadtauswärtigen Fahrbahn auf den vorhandenen Hochbordradweg über. Etwa 50 m später gilt dies auch für die östliche Fahrbahnseite.

Kurz vor dem heutigen stadtauswärtigen Niedrigbahnsteig der Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee beginnt ein als Rasengleis ausgeführter besonderer Bahnkörper in Mittellage für beide Richtungsgleise (**vgl. Querschnitt Anlage 9**), bevor der Planfeststellungsabschnitt 1 am Knoten mit der Hermann-Ehlers-Allee endet.

### **2.3 Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee**

Unmittelbar südlich der Überführung der B65 (Bückeburger Allee) über die Empelder Straße werden die heutigen gegeneinander versetzt angeordneten Richtungsbahnsteige der Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee in einem 70 m langen und zwischen 4,25 und 5,60 m breiten Mittelhochbahnsteig zusammengefasst. Die Bahnsteighöhe beträgt 81,5 cm über Schienenoberkante. Grund für die über dem Standard liegende Breite ist die Anforderung, die nördliche Zugangsrampe als eingeschobene Rampe auszuführen und damit die Gesamtlänge von Bahnsteig und Zugangsrampen den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. An beiden Bahnsteigenden werden Rampen angeordnet.

Der stadtauswärtige Bahnsteig der Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee verschiebt sich um etwa 135 m, der stadteinwärtige verbleibt an der alten Position.

Der nördliche Zugang liegt unmittelbar am Knoten Empelder Straße / Hermann-Ehlers-Allee / Zufahrt zur B65 und ist über signalisierte Fußgängerüberwege barrierefrei zu erreichen. Der südliche Zugang liegt unmittelbar an der Einmündung der Eichendorffstraße in die Berliner Straße und ist ebenfalls signalgesichert barrierefrei zu erreichen. Ein Teil der Zugangsrampe liegt bereits auf Ronnenberger Stadtgebiet. Die Querung der Gleisanlage erfolgt an beiden Zugängen für blinde und sehbehinderte Personen zusätzlich mit Hilfe einer optischen und akustischen Signalanlage (**vgl. Lageplan Anlage 4 und Querschnitt Anlage 10**).

Der Hochbahnsteig wird mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Fahrkartenautomat, Notruf- und Infosäulen sowie Zugzielanzeigern ausgestattet und einschließlich der Zugänge mit taktilen und visuell wahrnehmbaren Leitelementen versehen.

An den Zugängen zum Bahnsteig der Stadtbahn werden an geeigneten Stellen auf den Nebenanlagen zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen. Die genaue Lage der Fahrradbügel wird in der Ausführungsplanung festgelegt.

Zum Bau des Hochbahnsteiges Hermann-Ehlers-Allee werden an dieser Stelle die Gleisachsen auseinandergedrückt, was insbesondere auf der Ostseite zu geringen Verschiebungen der Fahrbahnen führt. Südlich der Haltestelle werden die Gleise wieder zusammengeführt und schließen an den bestehenden besonderen Bahnkörper in Schotterbauweise an.

#### **2.4 P+R-Platz Auf dem Empelder Rahe**

Westlich der Berliner Straße ist in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee die Anlage eines P+R-Platzes mit 70 PKW-Stellplätzen, davon zwei für Menschen mit Behinderung sowie mit fünf Plätzen für Krafträder vorgesehen. Die dafür benötigte Fläche liegt auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Hannover und grenzt unmittelbar an den Damm der B65 (Bückeburger Allee). Sie verfügt über eine sehr gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz.

Erschlossen wird das Areal über die Margot-Matthias-Straße, so dass auf separate Zu- und Abfahrten von/zur Berliner Straße verzichtet werden kann. Zur optischen Abgrenzung ist ein mit Bäumen und Sträuchern bepflanzter Grünstreifen zwischen dem P+R-Platz und der Margot-Matthias-Straße geplant (**vgl. Lageplan Anlage 4 und Querschnitt Anlage 11**). Der Verkehr wird entgegen dem Uhrzeigersinn mittels Einbahnstraßenregelung geführt, so dass sowohl die Einfahrt als auch die Ausfahrt möglichst nah zur Berliner Straße angeordnet sind. Dadurch wird das auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Margot-Matthias entstehende Wohngebiet nicht durch An- und Abfahrten sowie Parksuchverkehre belastet.

### **3. Kosten und Finanzierung**

Für den Ausbau der Stadtbahnstrecke in der Empelder Straße einschließlich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen Eichenfeldstraße, Safariweg und Hermann-Ehlers-Allee sowie Bau des P+R-Platzes Auf dem Empelder Rahe plant die infra, im Mai 2018 bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) einen 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 das Ausbauprojekt Empelder Straße betragen die Gesamtkosten gemäß Kostenschätzung der infra von September 2017 insgesamt rund 15,7 Mio. €. Davon sind voraussichtlich bis zu 6,5 Mio. € von der Region zu tragen.

### **4. Beteiligung der Beauftragten für Menschen mit Behinderung**

Die Beauftragte für Menschen mit Behinderung der Stadt Hannover wurde an der Planung beteiligt. Die ÖPNV-Erschließungsqualität für mobilitätseingeschränkte Menschen wie z. B.

rollstuhl- und rollatorfahrende Menschen, Senioren\*innen und Personen mit Kinderwagen wird durch den Bau von Hochbahnsteigen erheblich verbessert. Aber auch blinden und sehbehinderten Personen wird durch entsprechend ausgerüstete Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen (Blindensignalgeber) sowie durch taktile Leitstreifen an den Furten und auf den Bahnsteigen der Einstieg erleichtert.

## **5. Weiteres Verfahren, Realisierung**

Die Planung des Vorhabens erfolgt durch die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) in enger Abstimmung mit der Region Hannover, der LHH, der Stadt Ronnenberg und der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe.

Der Regionsausschuss hat in seiner Sitzung am 12.12.2017 den Beschluss über die Einleitung der Planfeststellung gefasst.

Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) erfolgt die öffentliche Auslegung der Planunterlagen. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann im Rahmen des Verfahrens seine Einwände vorbringen. Die NLStBV wird in ihrer Funktion als Planfeststellungsbehörde ggf. eine Anhörung durchführen und im Planfeststellungsbeschluss über die Einwände entscheiden. Sollten sich im Verfahren grundlegende Änderungen ergeben, werden die politischen Gremien erneut beteiligt.

Die Planung der infra sieht vor, Anfang 2019 mit den Bauarbeiten zu beginnen.

Die Inbetriebnahme der Hochbahnsteige Riechersstraße und Safariweg einschließlich des Streckenausbaus im Planfeststellungsabschnitt 1 soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 erfolgen.

Für 2022 ist die Fertigstellung des Streckenabschnitts 2 mit dem Hochbahnsteig Hermann-Ehlers-Allee sowie dem P+R-Platz Auf dem Empelder Rahe geplant.

Für die Einhaltung der Termine ist neben der Beschlussfassung durch die politischen Gremien auch entscheidend, dass die Planfeststellungsverfahren zügig durchgeführt werden können und dass die Zuwendungsbescheide der LNVG rechtzeitig vorliegen

## **6. Anlagen**

- Anlage 1: Übersichtslageplan Ausbau Empelder Straße
- Anlage 2: Lageplan Abschnitt 1 (Nord) mit Haltestelle Riechersstraße
- Anlage 3: Lageplan Abschnitt 1 (Süd) mit Haltestelle Safariweg
- Anlage 4: Lageplan Abschnitt 2 mit Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee
- Anlage 5: Ausbauquerschnitt 1 – Abschnitt 1
- Anlage 6: Ausbauquerschnitt 2 – Abschnitt 1
- Anlage 7: Ausbauquerschnitt 3 – Abschnitt 1
- Anlage 8: Ausbauquerschnitt 4 – Abschnitt 1
- Anlage 9: Ausbauquerschnitt 5 – Abschnitte 1 und 2
- Anlage 10: Ausbauquerschnitt 6 – Abschnitt 2
- Anlage 11: Ausbauquerschnitt 7 – Abschnitt 2

66.11.1  
Hannover / 06.03.2018