



Region Hannover

Der Regionspräsident

86 Fachbereich Verkehr

► **Nr. 2361 (III) AaA**

Hannover, 15. April 2015

## Antwort auf Anfragen

*öffentlich*

Gremium	geplant für Sitzung am	Beschlus		Abstimmung		
		Laut Vorschlag	abweiche nd	Ja	Nein	Enthaltun g

## Sanierungsbedarf Hochbahnsteige Anfrage der CDU-Fraktion vom 27. März 2013

### Sachverhalt:

Der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung vom 27. März 2015 ist zu entnehmen, dass „die Schäden am erst 16 Jahre alten Hochbahnsteig an den Herrenhäuser Gärten noch größer sind als bisher angenommen“. Demnach „waren für die Sanierung ursprünglich Kosten in Höhe von 275.000 Euro veranschlagt worden. Für eine mögliche Kostensteigerung im fünfstelligen Bereich müsse in jedem Fall die Infra selbst aufkommen, ... , da die Gewährleistungsfrist längst abgelaufen sei.“

Vor diesem Hintergrund frage ich Sie:

1. Seit wann sind Ihnen bzw. der Beteiligungsgesellschaft Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) die o.g. Informationen bekannt?

Der Sanierungsbedarf der Bahnsteigbeläge am Hochbahnsteig Herrenhäuser Gärten ist seit 2013 bekannt. Ein entsprechendes Sanierungsprojekt wurde in den Wirtschaftsplan 2014 der infra eingestellt (vgl. Beschlussdrucksache 1276 (III) BDs, Anlage 3, lfd. Nr. 22 des Erneuerungsprogramms). Wegen des bereits im vergangenen Jahr erkennbaren größeren Sanierungsbedarfs und der Abstimmung mit dem für das Jahr 2015 geplanten Neubau eines Hochbahnsteiges an der benachbarten Haltestelle

Schaumburgstraße wurde das Sanierungsprojekt in das Jahr 2015 verschoben und im Wirtschaftsplan 2015 der infra (vgl. Beschlussdrucksache 2092 (III) BDs, Anlage 3, lfd. Nr. 51 des Erneuerungsprogramms) entsprechend ausgewiesen.

2. Aus welchen Gründen ist eine Unterrichtung im Verkehrsausschuss der Region Hannover unterblieben?

Die Wirtschaftspläne der infra sind einschließlich des Erneuerungsprogramms zur Beratung in den Verkehrsausschuss der Region Hannover eingebracht worden. Der Regionsausschuss hat dem Wirtschaftsplan 2015 der infra mit Beschlussdrucksache 2092 (III) BDs am 09.12.2014 zugestimmt.

Das Projekt wurde am 02.03.2015 begonnen und sollte bis Anfang Mai 2015 abgeschlossen sein. Erst nach Aufnahme des alten Plattenbelages wurde ersichtlich, dass auch die tragenden Betonplatten stark beschädigt sind und teilweise erneuert werden müssen. Ein Gutachten hat ergeben, dass hierfür eindringendes Salzwasser (Streusalz in den Wintermonaten) verantwortlich ist. Dieses Salzwasser hat auch dazu geführt, dass die auf den Betonplatten verankerten Stahlteile (Wartehallen, Lichtmasten, Geländer) stark korrodiert sind und behandelt werden müssen. Das Eindringen von Salzen ist im Wesentlichen auf Ausführungsmängel zurückzuführen. Hierbei ist zu bedenken, dass der Bahnsteig im Winter vor der EXPO gebaut wurde und zu dieser Zeit alle Baufirmen an der Kapazitätsgrenze gearbeitet haben.

Die Erkenntnisse über die umfangreichen Schäden und den Sanierungsumfang wurden erst im Verlauf der Bautätigkeiten gewonnen. Über die jetzt erforderlichen Maßnahmen und deren Kosten finden aktuell noch Gespräche mit den zuständigen Stellen statt. Weder die genaue Dauer der Baumaßnahmen (die infra geht von einer Fertigstellung Ende Juni aus) noch die Höhe der Kosten sind derzeit zuverlässig zu benennen. Die infra wird sicherstellen, dass trotz der zu erwartenden Kostenerhöhungen in diesem Projekt die genehmigten Gesamtkosten des Erneuerungsprogramms nicht überschritten werden.

3. Wie hoch war der Sanierungsbedarf der Hochbahnsteige in der Region Hannover seit dem 1. Januar 2010? (Bitte nennen Sie jeweils den Hochbahnsteig, die Höhe der Sanierungskosten, die Gründe der Sanierungen sowie die Institution, die für die Kosten aufgekommen ist.)

Der Sanierungsbedarf an Hochbahnsteigen ist für die Jahre 2010 bis 2015 in anliegender Tabelle aufgeführt. Ohne Berücksichtigung der Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen an den Bahnsteigen der Stadtbahnstrecke D-Süd (hier läuft ein Schadenersatzverfahren) betragen die Sanierungskosten für die Jahre 2010 – 2015 insgesamt 2.527.135 € und damit ca. 1,25 % der in diesem Zeitraum aufgewandten Instandhaltungs- und Erneuerungskosten (201.571.459 €). Die Kosten werden von der infra im Rahmen der genehmigten Wirtschaftspläne getragen.

4. Gibt es eine Maßnahmen- und ggfs. Prioritätenliste für geplante Sanierungen an Hochbahnsteigen in der Region Hannover? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, fügen Sie diese Liste (getrennt nach Hochbahnsteig, voraussichtlicher Zeitpunkt der Sanierung, veranschlagte Höhe der Sanierungskosten, Gründe für die Sanierungen sowie Verantwortlicher für die Übernahme der Kosten) bitte Ihrer Antwort bei.

Die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen an Stadtbahninfrastrukturanlagen werden Mitte eines jeden Jahres zwischen infra und üstra besprochen, bewertet und in den Entwurf des Wirtschaftsplanes für das darauffolgende Jahr eingestellt. Anschließend wird der Wirtschaftsplan in den Verkehrsausschuss der Region Hannover zur Beratung eingebracht (vgl. Beschlussdrucksache 2092 (III) BDs).

5. Neben den Hochbahnsteigen können an einer Haltestelle für eine Stadtbahn noch weitere Dinge sanierungsbedürftig werden bzw. müssen mit der Zeit erneuert werden. Wie hoch wird der Sanierungsbedarf für die gesamte Infrastruktur der Stadtbahnhaltestellen in der Region Hannover (z.B. Signaltechnik, Beleuchtung, Belüftung, Rolltreppen, Fahrstühle, Brandschutz, etc.) in den kommenden fünf Jahren sein? Bitte fügen Sie ebenfalls eine Maßnahmen- und ggfs. Prioritätenliste für geplante Sanierungen oder Instandsetzungen getrennt nach Haltestelle, Projektname, Kosten und Verantwortlicher für die Übernahme der Kosten bei.

Aus der in der Anlage beigefügten Tabelle geht hervor, dass für die laufende Instandhaltung des Stadtbahnnetzes derzeit (2015) jährlich ca. 19 Mio. € und für Erneuerungsmaßnahmen ca. 18 Mio. € aufzuwenden sind. Die Erneuerungsmaßnahmen werden in Höhe von ca. 3 Mio. € jährlich vom Land Niedersachsen gefördert. Es ist davon auszugehen, dass diese Beträge auch in den kommenden 5 Jahren anfallen werden. Die Maßnahmenliste wird wie unter Pkt. 4 beschrieben jährlich erstellt und ist Teil des Wirtschaftsplanes der infra, der den politischen Gremien der Region Hannover zur Beschlussfassung vorgelegt wird (vgl. Beschlussdrucksache 2092 (III) BDs).

6. Im o.g. Sachverhalt wurde eine provisorische Ersatzhaltestelle in Herrenhausen eingerichtet. In den kommenden Jahren werden aller Voraussicht nach flächendeckend im Stadtbahnnetz der Region Hannover Stadtbahnwagen vom Typ TW 3000 eingesetzt werden.
- a. Soweit auf Stadtbahnstrecken, auf denen aufgrund von Sanierungsbedarfen an den Hochbahnsteigen provisorische Ersatzhaltstellen eingerichtet werden müssen, die Stadtbahnwagen vom Typ TW 3000 eingesetzt werden, ist sichergestellt, dass der barrierefreie Ein- und Ausstieg an diesen Haltestellen gewährleistet ist?

- b. Wie ist der Ein- und Ausstieg im zuvor beschriebenen Fall im Detail organisiert?

Ein barrierefreier Einstieg an Ersatzhaltestellen wird derzeit nicht angeboten. Alle Ersatzhaltestellen werden als Niedrigbahnsteige ohne wesentlichen baulichen Aufwand erstellt. Zumindest in den nächsten 10 Jahren besteht die Möglichkeit, Strecken mit Niedrigbahnsteigen mit Fahrzeugen zu bedienen, die über Klapptrittstufen verfügen.

**Anlage(n):**

Sanierungsbedarf an Hochbahnsteigen für die Jahre 2010 bis 2015