



Region Hannover

Der Regionspräsident

86 Fachbereich Verkehr

► **Nr. 3386 (III) AaA**

Hannover, 28. September 2016

Antwort auf Anfragen

öffentlich

Gremium	geplant für Sitzung am	Be-schluss		Abstimmung		
		Laut Vor-schlag	abwei-chend	Ja	Nein	Ent-hal-tung

Sanierungsbedürftige Hochbahnsteige in Hannover Anfrage des Regionsabgeordneten Herrn Hey vom 14. September 2016

Sachverhalt:

Wie der HAZ Online vom 9. September d.J. („Jeder vierte Hochbahnsteig in Hannover bröckelt“) zu entnehmen war, ist jeder vierte Hochbahnsteig in Hannover ein Sanierungsfall. Von diesen ist überdies ein wohl nicht geringer Teil keine 10 Jahre alt. Zu den Problemfällen gehören auch Haltestellen der Linien 3 und 7. Laut genanntem HAZ-Artikel gibt zu den anfallenden Kosten lediglich den einkalkulierten Durchschnittwert der Infra in Höhe von 300.000 Euro pro Bahnsteig.

Vor diesem Hintergrund fragt der Regionsabgeordnete Hans-Jürgen Hey

1. Wodurch entstand der Renovierungs- bzw. Sanierungsbedarf?

Der Sanierungsbedarf besteht in erster Linie aus Frost- und Korrosionsschäden, weil das in den Bahnsteigaufbau eindringende Niederschlags- und Schmelzwasser nicht vollständig abgeführt wurde. Der Steinbelag ist in einer Mörtelschicht auf den tragenden Betonplatten gebettet. Streusalzanteile, die im Winter auf die Bahnsteige gelangen, führen dann zusammen mit dem vorhandenen Wasser zu den festgestellten Schäden in den Betonplatten.

2. Welche Kosten kommen durch die Instandsetzungsarbeiten auf die Region Hannover zu?

Die Infra ist beauftragt, ein Programm für die Sanierung der Hochbahnsteige zu erarbeiten. Die Maßnahmen werden anschließend in den Wirtschaftsplan der Infra einfließen und mit diesem auch den politischen Gremien der Region zur Beschlussfassung vorgelegt.

3. Wird die Region und/üstra provisorische Haltestellen auf den Linien 3 und 7 anschaffen?

Auf den Linien 3 und 7 werden überwiegend bereits die Stadtbahnfahrzeuge des Typs TW 3000 eingesetzt, die keine Klapptrittstufen mehr haben und daher zum Ein- und Ausstieg Hochbahnsteige voraussetzen. Vierzehn und damit knapp die Hälfte der zu sanierenden Haltestellen liegen im Verlauf der Linien 3 und 7. Vor diesem Hintergrund erhält die Aufrechterhaltung des Betriebes während der Sanierungszeit einen hohen Stellenwert.

Das zu erstellende Sanierungsprogramm wird neben den technischen Anforderungen auch die Betriebsabwicklung berücksichtigen. Neben der denkbaren Einrichtung temporärer Ersatzhaltestellen mit Hochbord kann die Entscheidung auch den zeitweise abweichenden Einsatz von Fahrzeugen der Typen TW 2000 oder TW 6000 in Kombination mit niedrigen Ersatzhaltestellen oder andere Lösungen vorsehen. Es wird angestrebt, stets jeweils mindestens eine in fußläufiger Entfernung liegende Nachbarhaltestelle mit Hochbahnsteigen in Betrieb zu halten.

Anlage(n):

4. keine