



Region Hannover

Der Regionspräsident

Dezernat IV

► **Nr. 4190 (IV) AaA**

Hannover, 26. Februar 2021

Antwort auf Anfragen

öffentlich

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

Zum Ausfall der Stadtbahnen in der Region Hannover ab dem 10.02.2021

Anfrage der Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN vom 16. Februar 2021

Sachverhalt:

Seit Mittwoch den 10.02.2021 werden in der Region Hannover nur vereinzelt Stadtbahnstationen durch Stadtbahnen angefahren. Durch den Frost wurden Betonplatten an Überwegen angehoben und behindern jetzt den Stadtbahnverkehr.

Ein Busersatzverkehr wurde/wird nicht flächendeckend angeboten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie hat sich die Üstra auf die angekündigten Schneefälle und Minusgrade vorbereitet? Welche Maßnahmen wurden mit Beginn der Schneefälle unternommen?

Die ÜSTRA hat einen Winterdienstplan, der drei Vorbereitungsstufen ausweist. Es gibt einen Räumplan für die Höfe, die Strecken, die Bahnsteige und weitere kritische Anlagen, die von verschiedenen Abteilungen und auch Dienstleistern betreut werden. Alle Anlagen und Dienstleister wurden in der Vorwoche einzeln überprüft und waren einsatzfähig. Das straßenbündige Gleis wird dabei üblicherweise auch von den Straßenräumfahrzeugen bearbeitet, was am Sonntag, den 07.02.2021 nicht beobachtet wurde. Für die weiteren Anlagen hält die ÜSTRA Fahrzeuge mit Räumschilden vor, die für freie Fahrt auf den Höfen gesorgt haben. Bei ortsüblichen Schneefällen genügen sogenannte Bügelfahrten der Stadtbahnen, die Schneehöhen von vielen Zentimetern durch Überfahren wegstoßen und gleichzeitig für Eisfreiheit der Oberleitung und der Schiene (Rückleiter) sorgen. Mit Einsetzen der Schneefälle wurde unverzüglich mit dem Räumen und Freihalten von Gleisen und Strecken durch o.g. Bügelfahrten begonnen, weshalb die ÜSTRA anders als alle anderen Verkehrsteilnehmer, bis Dienstagabend, 09.02.2021 Fahrgastverkehr angeboten hat. Die Steuerungskapazitäten in der Leitstelle und auf Strecke wurden ebenfalls für Bus und Bahn erhöht.

2. Wie und von wem werden die Gleise und Übergänge von Schnee geräumt? Hätte eine Verstärkung dieser Maßnahmen Schlimmeres verhindern können?

Die Überwege werden durch eigenes Personal, aha und die protec vom Schnee gereinigt. Die einzelnen Bereiche im Stadtgebiet sind detailliert aufgeteilt.

Zur zweiten Frage liegen noch keine abschließenden Erkenntnisse vor. In der Vergangenheit war das Räumen bis auf 8 cm Schneehöhe über Schienenoberkante ausreichend, was früher von Schneepflügen und heute von jeder fahrenden Bahn geleistet wird (Bahnräumer). Es verdichten sich allerdings die Anzeichen, dass ein intensiveres Räumen rings um die einzelne Schiene Schäden reduziert hätte. Hierzu erfolgt eine Prüfung.

3. Welche Schäden sind auf den einzelnen Stadtbahnkästen eingetreten, worauf dann der Stadtbahnverkehr eingestellt wurde?

Es wurden Überwegsplatten angehoben, so dass es zu Berührungen mit den Stadtbahnfahrzeugen kam. Ein Schienenlängsfugenverguss ist ausgetreten und Asphaltstücke im Bereich der Schiene haben sich gelöst.

4. Wann hat die Üstra die ersten Schäden bemerkt, die zur Einstellung des Stadtbahnverkehrs auf den einzelnen Linienkästen führte?

Die ersten Einzelschäden wurden am Sonntag, 07.02.2021 bemerkt. Ein großer Umfang der Schäden wurde in der zweiten Tageshälfte des 09.02.2021 netzweit erkannt, was dann am 10.02.2021 gegen 2:30 Uhr zur Einstellung des gesamten Stadtbahnbetriebes bis Räumung der Strecken geführt hat.

5. Welche Maßnahmen wurden daraufhin zur Aufrechterhaltung des Stadtbahnverkehrs bzw. als Ersatzmaßnahmen getroffen?

Die Schäden wurden so zahlreich festgestellt, die im gesamten Netz verteilt aufgetreten sind, dass eine Aufrechterhaltung des Stadtbahnverkehrs nicht möglich war. Zur Behebung der Schäden wurden zusätzlich zu den eigenen Bautruppen auch umgehend externe Baufirmen herangezogen.

Alle verfügbaren Mitarbeiter wurden am Mittwochmorgen, 10.02.2021 mit Schneeräummaterialien ausgerüstet. Es wurde ein Lagezentrum eingerichtet, in dem der Streckenstatus erfasst wurde und die Meldungen der Schneeräumtruppen auch mit Fotos erfasst wurden. Anschließend wurden nach der Menge der Schäden und Erreichbarkeit der Höfe Schwerpunkte gebildet, um möglichst schnell einzelne Abschnitte wieder in Betrieb nehmen zu können. So wurde sehr kurzfristig ein Verkehr Dragonerstraße – Peiner Straße und Freundallee – Königsworther Platz aufgenommen, da hier die wenigen Schäden schnell beseitigt werden konnten. Gründe hierfür sind die Vorteile von besonderen und unabhängigen Bahnkörpern bzw. dem Fehlen von fester Eindeckung.

Parallel wurde am Mittwochmorgen beschlossen, einen Bus-Not-Verkehr einzurichten. Zuvor wurde die Grundsatzentscheidung getroffen, den Stadtbusverkehr nicht auszudünnen, sondern in vollem Umfang den Fahrgästen zur Verfügung zu stellen. Für den Bus-Not-Verkehr wurden Busunternehmer organisiert und beauftragt. Entsprechende Unterlagen (Fahrplankarten und Fahrskizzen) wurden erstellt. Der erste Not-Verkehr wurde am 12.02.2021 auf dem Streckenast der Linie 1 / 2 aufgenommen.

6. Wann wurden die betroffenen schadhafte Stellen gebaut/zuletzt saniert?

Eine Zuordnung der Schadstellen zu einem bestimmten Baujahr oder der letzten Erneuerung ist nicht gegeben. Es gibt Schäden sowohl an ganz neuen Anlagen aus den letzten Jahren als auch bei Anlagen die schon lange in Betrieb sind. Festzustellen ist lediglich, dass ausschließlich Gleisbereiche betroffen sind, die bis zur Schienenoberkante eingedeckt sind.

7. Hat die Unterhaltung von Betriebsanlagen Einfluss auf die Frostsicherheit gehabt?

Die Unterhaltung hat nach bisherigem Erkenntnisstand keinen Einfluss auf die Frostsicherheit von Anlagen, sondern lediglich die Bauform. Genaueres wird das von der ÜSTRA beauftragte Gutachten hierzu liefern.

8. Wer verantwortet den Bau und haben Bauabnahmekontrollen stattgefunden?

Der Neubau von Anlagen im Streckennetz erfolgt im Auftrag der infra als Bauherr. Baustellenkontrollen werden sowohl durch die infra als auch durch die Fachabteilungen der ÜSTRA durchgeführt. Nach Durchführung der Bauleistung und mit dem Ablauf der Gewährleistung finden Abnahmen statt.

9. Wie regelmäßig finden Kontrollen der Anlagen statt?

Alle Anlagen werden gemäß der gesetzlichen Vorgaben regelmäßig inspiziert. Die gültige Verordnung hierzu ist die BO-Strab. Gem. §57 erfolgt eine Inspektion alle 5 Jahre. Jährlich führen wir eine Gesamtbegehung des Gleisnetzes durch, bei der der komplette Oberbau inspiziert wird. Darüber hinaus finden je nach spezifischer Situation z.B. an Gleisbögen und Weichen Zwischenuntersuchungen teilweise im dreimonatlichen Rhythmus statt. Alle Inspektionen werden schriftlich dokumentiert und festgestellte Schäden zeitnah behoben.

10. Welchen Unterschied gibt es zwischen den jetzt beschädigten und unbeschädigten Wegübergängen bei Bauart und Unterhaltung?

Eindeutige Indikatoren konnten bisher nicht gefunden werden, weder was die Bauart noch was das Alter angeht. Die Unterhaltung ist stets gleich. Die Ursache der Schäden scheint vielmehr örtlich von der Schneeverteilung abhängig zu sein. Besonders halbseitig durch die Straßenwacht geräumte Bereiche und Abschnitte, in denen der Schnee von der Fahrbahn auf die Gleise in Haltestellen geschoben wurde, sind schwer betroffen.

11. Auf welchen Linien wurden Busersatzverkehre zu welchem Zeitpunkt eingerichtet?

Folgende Bus-Not-Verkehre (BNV) wurden eingerichtet:

- Fr 12.02.2021
 - BNV – Linie 1 / Gleidingen

- Sa 13.02.2021
 - BNV – Linie 1 / Gleidingen
 - BNV – Linie 4 / Marienwerder
 - BNV – Linie 6 / Messe Ost
 - BNV – Linie 9 / Empelde
 - BNV – Linie 9 / Fasanenkrug
- So 14.02.2021
 - BNV – Linie 1 / Gleidingen
 - BNV – Linie 4 / Marienwerder
 - BNV – Linie 6 / Messe Ost
 - BNV – Linie 9 / Empelde
 - BNV – Linie 9 / Fasanenkrug
- Mo 15.02.2021
 - BNV - Linie 1 / Sarstedt
 - BNV - Linie 4 / Garbsen
 - BNV – Linie 6 / Messe Ost
 - BNV – Linie 9 / Fasanenkrug
- Di 16.02.2021
 - BNV – Linie 1 / Sarstedt
 - BNV – Linie 3 / Paracelsusweg
 - BNV – Linie 4 / Garbsen
 - BNV – Linie 3 / Mühlenberger Markt
 - BNV – Linie 9 / Fasanenkrug
- Mi 17.02.2021
 - BNV – Linie 1 / Sarstedt
 - BNV – Linie 2 / Ring Laatzen
 - BNV – Linie 4 / Wissenschaftspark
 - BNV – Linie 3 / Misburg
- Do 18.02.2021
 - BNV – Linie 1 / Sarstedt
 - BNV – Linie 2 / Ring Laatzen
- Fr 19.02.2021
 - BNV – Linie 1 / Sarstedt
 - BNV – Linie 2 / Ring

Des Weiteren hat die regiobus verschiedene Linien verstärkt und Gelenkbusse eingesetzt:

- Linie 431
 - Taktverdichtung zwischen Garbsen und Seelze/Bahnhof.
- Linie 460
 - Angebot von zusätzlichen Fahrten
- Linien 300,500
 - Auf beiden Linien wurden soweit möglich Gelenkbusse eingesetzt.
 - Die Fahrten der Linie 500 bedienten zusätzlich die Haltestelle Mühlenberger Markt.
- Linie 900
 - Einsatz von zwei zusätzlichen Gelenkbussen. Die beiden Busse begannen jeweils an der Umsteigeanlage in Altwarmbüchen und

führen weiter auf dem Regelfahrweg der Linie 900 bis zum ZOB Hannover. Auf dem Linienweg wurden alle Schienenersatzverkehr (SEV)-Haltestellen bedient.

Detaillierte Auflistung siehe Anlage (BNV-Konzept)

12. Für welche Stadtbahnhaltestellen wurden aus welchem Grunde keine Ersatzverkehre eingerichtet?

Für die Strecken ZOB – Goethekreisel – Linden – Ahlem sowie die Strecken Wettbergen/Wallensteinstraße – Innenstadt und Altwarmbüchen – Innenstadt wurde zunächst auf einen Ersatzverkehr verzichtet, da dort und auf den kurzen Strecken der Innenstadt (wie zum Zoo) ein alternatives Angebot mit Bussen existiert oder Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind. Ansonsten wurde bei der Priorisierung sowohl der Streckenfreimachung wie des Ersatzverkehrs stets versucht, große Wirkung mit den wenigen Ressourcen zu erreichen und möglichst solche Bereiche abzudecken, die hohes Aufkommen und wenig oder keine Alternativen haben. Die Ersatzverkehre wurden auch deshalb teilweise mehrfach täglich angepasst, so Busse oder Stadtbahnstrecken verfügbar wurden.

13. Wie viele Busse gibt es für den Ersatzverkehr? Hätte die Anzahl der Busse kurzfristig aufgestockt werden können, z. B. durch Kooperation mit Reisebus-Unternehmen? Wenn ja, wurde das gemacht? Wenn nein, warum geht das nicht? Welche Vorkehrungen können getroffen werden, damit so eine Kooperation zukünftig möglich wird?

Die Buskapazitäten sind dem aktuellen Einsatz nach Regelfahrplan angepasst. Wird es aufgrund eines Unfalls notwendig, einen zeitlich beschränkten Schienenersatzverkehr (SEV) einzurichten, stehen Reservisten auf den Betriebshöfen zur Verfügung (2 fahrbereite Busse). Des Weiteren können weitere Busse von der Linie abgezogen werden, was dort das Angebot reduziert. Der Einsatz ist endlich.

Um den Bus-Not-Verkehr (BNV) organisieren zu können, wurden diverse Busunternehmen angefragt und beauftragt. Insgesamt handelte es sich hierbei um zehn Unternehmer. Eine solche Leistung ist nicht planbar, auch hatten viele angefragte Unternehmer corona-bedingt Busse abgemeldet. Die ÜSTRA ist daher den vielen Busunternehmern dankbar, dass überhaupt Ressourcen zur Verfügung stellen konnten. Eine Kooperation in Bezug auf einen BNV ist nicht kalkulierbar, da mit dem Umfang auch dauerhaft Ressourcen bezahlt werden müssten. Eine solche Situation hatte die ÜSTRA in der Erinnerung aktiver Mitarbeiter bisher nicht.

Es wurden 22 Busse eingesetzt, die mit 57 Personalen (jeder Bus wurde mindestens in 2, teilweise in 3 Schichten besetzt) gelenkt wurden. Zum größten Teil kamen

die Busse von anderen Verkehrsunternehmen, die sich entweder angeboten haben oder aus der Region Hannover stammen und kurzfristig verfügbar waren.

Problematisch war dabei nicht die Anzahl der Fahrzeuge, sondern die Kapazität der Fahrer, da die Busse mit 2 – 3 Schichten besetzt werden mussten. Oftmals hatten die Unternehmen nicht die Anzahl der notwendigen Mitarbeiter. Durch die Pandemie sind gerade bei den Reiseverkehrsunternehmen die Mitarbeiter in Kurzarbeit oder nicht mehr im dortigen Betrieb tätig.

14. Wurden alle verfügbaren Busse eingesetzt und ausgelastet (mit Fahrten)? Wenn nein, warum nicht? Auf welchen Linien wurde der Ersatzverkehr eingesetzt?

Ja (siehe oben).

15. Wäre es möglich oder wurden Stadtbahnfahrer*innen oder Protec-Mitarbeiter*innen des Sicherheitspersonals zum Beispiel zur Reinigung der Hochbahnsteige eingesetzt?

Ja. Es wurden in großer Zahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst und aus der streckennahen und fahrzeugnahen Instandhaltung zur Streckenfreimachung, zur Lagesondierung, zur Schadensbehebung und zum Schneeschaukeln eingesetzt. Die ÜSTRA hat in dieser Situation ausdrücklich den Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gelobt, die sonst keine solche Tätigkeiten wahrnehmen und kreativ und effektiv Lösungen vorgeschlagen und umgesetzt haben.

16. Hätte die Möglichkeit bestanden beim Einsatz von Stadtbahnpersonalen für den Winterdienst, Pro-Tec Mitarbeiter*innen zur Unterstützung von AHA zur Radwege- bzw. Straßenräumung auszuleihen? Wenn nein, warum nicht?

Nein. Es hätte für eine solche Maßnahme der Stadtbahnverkehr bereits in der Nacht zu Montag eingestellt werden müssen. Der Auftrag an die ÜSTRA lautet, zu jeder Zeit ein möglichst umfassendes Angebot abzuleisten. Es standen innerhalb der ÜSTRA zu dieser Zeit keine Mitarbeiter für andere Aufgaben zur Verfügung und nach Einstellung wurden alle verfügbaren Kräfte auftragsgemäß zur Freimachung des Stadtbahnnetzes eingesetzt.

Anlage(n):
Bus-Not-Verkehr-Konzept (BNV)