

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort**

Anfrage der Abgeordneten Rainer Fredermann und Dirk Toepffer (CDU), eingegangen am 19.02.2014

**Kommt die Landesregierung bei der D-Linie ihrer verkehrs- und finanzpolitischen Verantwortung nach?**

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Hannover ist für Anwohner, Einkaufskunden und Gewerbetreibende von großer Bedeutung. Gleichzeitig muss jedoch sichergestellt werden, dass auch der Individualverkehr attraktiv ausgestaltet ist, um Pendlern gerecht zu werden. Neben den im Kommunalwahlkampf 2011 vor allem von den Grünen angekündigten Behinderungen im Straßenverkehr wie z. B. den Rückbau freier Rechtsabbiegerspuren oder der Ausweitung von Spielstraßen und Tempo-30-Zonen werden die Bauarbeiten entlang der D-Linie nach Ansicht von Verkehrsexperten für erhebliche zusätzliche Behinderungen im Straßenverkehr sorgen. Entlang der geplanten Route befinden sich mehrere Streckenabschnitte, an denen bauliche Herausforderungen zu Zeitverzögerungen und Budgeterhöhungen führen können. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr führt in der Antwort auf eine Kleine Anfrage der FDP-Landtagsfraktion in der Drs. 17/1160, Nr. 52, aus: „Die Region Hannover als Träger des öffentlichen Personennahverkehrs in ihrem Gebiet plant mit Unterstützung der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH als Vorhabenträger bauliche Maßnahmen an der D-Strecke in der hannoverschen Innenstadt. Aufgrund des zu erwartenden Investitionsvolumens, das bis dato vom Vorhabenträger noch nicht konkret beziffert wurde, ist das Vorhaben nur mit finanzieller Unterstützung des Landes zu realisieren. Die Landesregierung hat hierzu ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Unterstützung des Vorhabens im Rahmen des ÖPNV-Förderprogramms in Aussicht gestellt. Dabei soll auch die bei sonstigen ÖPNV-Infrastrukturvorhaben verwendete Förderquote von 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben Anwendung finden.“ Weiter wird darauf hingewiesen, dass Projekte ohne eigenes Gleisbett nur in Ausnahmefällen förderfähig seien.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Prüfung hat die Landesregierung zur Kostenschätzung für die sogenannte D-Linie vorgenommen?
2. Welcher Zeitplan besteht hinsichtlich der Prüfung des für Mai 2014 avisierten Förderantrags der Region inklusive der Berücksichtigung kostengünstigerer Alternativen?
3. Wie bewertet die Landesregierung die erheblichen baulichen Risiken im Streckenverlauf, insbesondere bei der notwendigen Vertiefung des Posttunnels zur Realisierung des neuen Hochbahnsteigs im Tunnel?
4. Welche Vorkehrungen hat die Landesregierung getroffen, um mögliche Kostensteigerungen und die damit verbundene Erhöhung des Landesanteils an den Investitionskosten zu verhindern?
5. Wie ist die Diskrepanz zwischen der Fördererwartung der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (50 % oder 21,3 Mio. Euro laut Kalkulation) und grober Förderplanung der Landesregierung (75 % oder bis zu 37,5 Mio. Euro) zu erklären?

(An die Staatskanzlei übersandt am 25.02.2014 - II/725 - 624)

**Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020/624/D-Linie -

Hannover, den 12.03.2014

Die Region Hannover als Träger des öffentlichen Personennahverkehrs in ihrem Gebiet plant mit Unterstützung der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH in mehreren Teilabschnitten bauliche Maßnahmen an der D-Strecke in der hannoverschen Innenstadt.

Hierzu gehört die Erarbeitung der Entwurfsplanung, die u. a. durchgearbeitete Entwurfszeichnungen und eine Kostenberechnung, aber auch die Integration der Leistungen anderer an der Planung fachlich Beteiligter (z. B. Gutachter) beinhaltet.

Voraussetzung für eine Förderung durch das Land ist zunächst, dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH im Auftrag der Region Hannover als Aufgabenträger auf der Grundlage der Entwurfsplanung Förderanträge bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) stellt, die vom Land Niedersachsen als zuständige Bewilligungsstelle für Förderanträge von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs bestimmt worden ist. Die Anträge sind zum 31.05.2014 angekündigt.

Die LNVG wird die Anträge auf Grundlage der einschlägigen haushalts- und förderrechtlichen Bestimmungen prüfen, die Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben und die darauf entfallenden Zuwendungen feststellen und zum Jahresende 2014 eine Empfehlung für die Aufnahme in das ÖPNV-Förderprogramm abgeben.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Keine. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

Zu 2:

Soweit alle Voraussetzungen erfüllt sind, soll die Prüfung für die Aufnahme in das ÖPNV-Förderprogramm bis Ende des Jahres 2014 abgeschlossen sein. In den einzureichenden Unterlagen ist auch auf Alternativen einzugehen. Die technischen und wirtschaftlichen Prüfungen als Grundlage für die Zuwendungsbescheide erfolgen abschließend 2015.

Zu 3:

Da bisher kein Förderantrag vorliegt, ist derzeit eine Bewertung der baulichen Risiken durch die Landesregierung nicht möglich. In der Antragstellung ist auf die möglichen baulichen Risiken einzugehen und deren Ausschluss auf Grundlage von Gutachten weitestgehend nachzuweisen.

Nach Kenntnis der Landesregierung ist nicht mehr beabsichtigt, einen Hochbahnsteig im Tunnel zu errichten.

Zu 4:

Es ist Aufgabe des Vorhabenträgers, Vorkehrungen gegen spätere Kostensteigerungen zu treffen. Der Zuwendungsbescheid des Landes wird die besondere Nebenbestimmung enthalten, wonach „eine Erhöhung der Zuwendungen nur in besonderen Fällen ausnahmsweise möglich“ ist.

Zu 5:

Das zu erwartende Investitionsvolumen wird bis dato vom Vorhabenträger mit 40 bis 50 Mio. Euro beziffert. Darin enthalten sind die Baukosten für den Umbau und die Gestaltung der Straßenzüge inklusive der Rückbaukosten für den Streckenabschnitt zum Aegidientorplatz sowie die Planungskosten. Die stadtbahnbedingten und somit die aus dem ÖPNV-Förderprogramm zuwendungsfähigen

gen Ausgaben werden deutlich geringer veranschlagt. Da auch hier die bei sonstigen ÖPNV-Infrastrukturvorhaben verwendete Förderquote von 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben Anwendung finden soll, wird die zu bewilligende Zuwendung im Verhältnis zum gesamten Investitionsvolumen immer deutlich weniger als 75 % betragen.

Olaf Lies