

### Kleine Anfrage mit Antwort

#### Wortlaut der Kleinen Anfrage

des Abgeordneten Dieter Möhrmann (SPD), eingegangen am 16.09.2009

#### **Die Bahn fährt ab 2010 nach der jetzt laufenden europaweiten Ausschreibung im Halbstundentakt im Hansenetz zwischen Bremen, Hamburg und Uelzen - Welche Fahrplanüberlegungen gibt es für die Heidebahn zwischen Buchholz, Soltau und Bennemühlen ab 2010?**

Die Zahl der Zugverbindungen zwischen Bremen und Hamburg wird ab Dezember 2010 nahezu verdoppelt, es kommt zu einem Halbstundentakt. Im Winter soll der Gewinner der Ausschreibung feststehen. Nach der Einigung mit Hamburg wird auch ein Umsteigen in Harburg entfallen. Ab Buchholz wird es sogar teilweise einen 10-Minuten-Takt geben. Zusätzliche Lokomotiven und Wagons hat die LNVG nach Meldungen der regionalen Presse schon bestellt.

Damit entfällt für die eingleisige Strecke der Heidebahn das bisher vorhandene Kapazitätsproblem der bisher bis Buchholz fahrenden Metronomzüge, was laut Schreiben des damaligen Verkehrsministers Hirche an mich ein Grund dafür war, z. B. in den Abendstunden von einem 60-Minuten-Takt zum einem 90-Minuten-Takt auf der Heidebahn von Hamburg Hbf zu kommen.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welche Verbesserungen des Fahrplans ab 2010 sind für die Heidebahn aufgrund der höheren Kapazitäten zwischen Buchholz und Hamburg Hbf zwischen Soltau bzw. Schneverdingen und Buchholz geplant?
2. Welche Verbindungen, durchgebunden zwischen Soltau und Hamburg Hbf, werden zukünftig zusätzlich angeboten?
3. Nach den Aussagen über die Einigung mit Hamburg sind zusätzliche Durchbindungen bis Hamburg Hbf zumindest erst mal bis 2014 möglich. Wie viele davon wurden für die Heidebahn reserviert?
4. Wann wird der „Knoten Hamburg“ so ausgebaut sein, dass die Engpässe dort keine Rolle mehr bei der Konkurrenz zwischen Personen- und Güterverkehr spielen?
5. Welche zusätzlichen Maßnahmen (Überholbahnhöfe oder zusätzliche Triebwagen) wären notwendig, wenn auf der eingleisigen Heidebahn in den Morgen- und Abendstunden ein 30-Minuten-Takt angeboten würde?
6. Ab wann ist mit den immer wieder angekündigten „neuen Zügen“ - wie im Hansenetz - auf der Heidebahn zu rechnen?
7. Bisher gibt es für die Heidebahn bis Soltau nur HVV-Zeitkarten. Wann ist über Handeloh hinaus mit HVV-Tageskarten zu rechnen, woran ist das bisher gescheitert, und warum ist es nicht möglich, die HVV-Tageskarten ab Handeloh auch schon auf den Bahnhöfen in Soltau, Wolterdingen, Schneverdingen und Wintermoor zu lösen?
8. Welche Planungen gibt es, im Rahmen des Ausbaus und der Sanierung der Heidebahn Barrierefreiheit auf den Bahnhöfen, auch unter den bisher geforderten hohen Standards des Eisenbahn-Bundesamtes, umzusetzen?
9. Welche Planungen gibt es, den Bahnhof Buchholz für Fahrgäste zumindest bis 20 Uhr in den Abendstunden nutzen zu können?

(An die Staatskanzlei übersandt am 22.09.2009 - II/721 - 464)

**Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020/464 (44) -

Hannover, den 29.10.2009

Das Land strebt die kontinuierliche Verbesserung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr an. Konkrete Beispiele dafür sind zum einen die Neukonzeption der Regionalverkehre zwischen Bremen und Hamburg, die im Zuge der Ausschreibung des sogenannten Hanse-Netzes umgesetzt werden soll, zum anderen der Ausbau der „Heidebahn“ Bennemühlen–Soltau–Buchholz in der Nordheide.

Die überaus positive Nachfrageentwicklung der schnellen Regionalverkehre zwischen Bremen und Hamburg veranlasste die Landesnahverkehrsgesellschaft - nach den zwischenzeitlich bereits erfolgten Kapazitätserweiterungen bei den eingesetzten Zügen -, das Angebot auf dieser Relation neu zu konzipieren, indem die Zahl der durchgehenden Züge von Bremen nach Hamburg spürbar erhöht wird. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes „Hanse-Netz“ soll ab Dezember 2010 insbesondere eine neue Metropollinie Bremen–Hamburg Hbf eingerichtet werden, die die bisherigen, nur auf den jeweiligen Ballungsraum ausgerichteten Linien Rotenburg–Bremen und Tostedt–Hamburg–Harburg ersetzt und die darüber hinaus umsteigefreie Fahrten nach Hamburg Hbf ermöglicht.

Parallel dazu betreibt das Land den Ausbau der „Heidebahn“ für höhere Geschwindigkeiten, um darauf aufsetzend das Verkehrsangebot auch auf dieser Strecke attraktiver gestalten zu können; Ziel ist, den Abschnitt Soltau–Buchholz bis Ende 2011 auszubauen und dann auch auf dieser Relation ein attraktiveres Verkehrsangebot anzubieten.

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

Zu 1:

Die Landesnahverkehrsgesellschaft wird bei der Fahrplankonstruktion für den Fahrplan 2011, der ab Dezember 2010 gilt, darauf hinwirken, dass die Züge der „Heidebahn“ möglichst günstige Anschlüsse an die Züge des „Hanse-Netzes“ in und aus Richtung Hamburg erhalten. Ferner werden die Reisenden, die aus der Heideregion über die Strecke Soltau–Buchholz Richtung Hamburg fahren, von der geplanten nochmaligen Aufstockung des Platzangebotes auf der Relation Bremen/Buchholz–Hamburg profitieren.

Zu 2 und 3:

Aufgrund der vorhandenen und absehbaren Kapazitätsprobleme im Eisenbahnknoten Hamburg können nicht alle Regionalzüge aus dem niedersächsischen Umland nach Hamburg Hauptbahnhof durchgebunden werden. In intensiven Gesprächen ist es zumindest gelungen, 30 zusätzliche Züge werktäglich aus Richtung Bremen direkt bis zum Hamburger Hauptbahnhof zu führen. Wegen der bekannt hohen Nachfrage kann hierfür nur der Einsatz kapazitätsstarker Doppelstockzüge in Betracht kommen; Triebwagen mit vergleichsweise geringer Platzkapazität, wie sie auf der Heidebahn verkehren, würden die verfügbaren Netzkapazitäten im Zulauf auf Hamburg nicht angemessen ausschöpfen.

Zu 4:

Die Leistungsfähigkeit eines Eisenbahnknotens beurteilt sich nach dem Umfang der angemeldeten Zugfahrten wie auch der Aufnahmefähigkeit des Schienennetzes. Es muss trotz der avisierten Ausbaumaßnahmen im Raum Hamburg davon ausgegangen werden, dass u. a. aufgrund der begrenzten Aufnahmefähigkeit des Hamburger Hauptbahnhofes und angesichts der prognostizierten Entwicklung im Güterverkehr, speziell im Seehafenhinterlandverkehr, sich die Kapazitätsprobleme tendenziell eher verschärfen werden.

Zu 5:

Für einen 30-Minuten-Takt im Schienenpersonennahverkehr wäre sowohl ein Ausbau der Infrastruktur durch Einrichtung zusätzlicher Begegnungsstellen als auch die Beschaffung weiterer Fahrzeuge erforderlich. Der durch die angestrebten angebotsverbessernden Maßnahmen erwartete Nachfragezuwachs reicht allerdings absehbar nicht für eine Angebotsverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt aus.

Zu 6:

Das Land strebt nach wie vor den Einsatz neuer, beschleunigungsstarker Triebwagen auf der Heidebahn an. Hierzu konnten jedoch noch nicht alle offenen Punkte abschließend geklärt werden.

Zu 7:

Der Hamburger Verkehrsverbund hat, so auch für den Abschnitt Handeloh–Soltau, Pendlern und Vielfahrern durch die Einführung eines Übergangstarifes den direkten Zugang zum Hamburger Tarifverbund eröffnet. Damit dürfte die Mehrzahl der Reisenden aus dem Raum Soltau/Schneverdingen bereits jetzt die Möglichkeit haben, die HVV-Tarife zu nutzen. Eine vollständige Integration in den HVV-Tarifverbund wäre mit erheblichem organisatorischen und - wegen der regelmäßig anfallenden Verlustausgleiche, zu denen auch die Kommunen herangezogen würden - finanziellem Aufwand verbunden. Im Übrigen entscheidet der HVV eigenverantwortlich über seine Vertriebsstruktur.

Zu 8:

Der Bund gibt über die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung derzeit nur allgemeine Zielvorgaben zur Schaffung barrierefreier Stationen. In Umsetzung dieser Vorgaben sieht die Deutsche Bahn AG das Herstellen barrierefreier Zugänge zu Bahnsteigen derzeit in der Regel nur beim Neu- oder Umbau von Bahnhöfen vor, soweit diese von mindestens 1 000 Fahrgästen pro Tag genutzt werden. Diese Nutzerzahlen erreichen derzeit nur die Bahnhöfe Buchholz in der Nordheide, Soltau und Walsrode.

Vor diesem Hintergrund hat das Land Planungen für die Stationen entlang der Heidebahn gefördert und inzwischen den barrierefreien Ausbau der Stationen Hodenhagen, Lindwedel, Schwarmstedt und Walsrode mit der DB AG vereinbart. Den behindertengerechten Ausbau der Stationen im Abschnitt Soltau–Buchholz strebt das Land zeitnah an, für den Abschnitt Walsrode–Soltau sollen entsprechende Verhandlungen mit der DB AG aufgenommen werden.

Zu 9:

Die Verkehrsstation Buchholz ist für Fahrgäste auch nach 20 Uhr uneingeschränkt zugänglich. Dagegen ist das Bahnhofsgebäude in Buchholz von der DB an einen Investor veräußert. Die Bedingungen zu dessen Nutzung werden daher vom neuen Eigentümer und dessen Mietern vorgegeben; diesbezügliche Planungen sind dem Land nicht bekannt.

Jörg Bode