

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Jan Bauer (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung  
namens der Landesregierung

**Sind Infrastrukturmaßnahmen am Bahnhof Buchholz in der Nordheide geplant?**

Anfrage des Abgeordneten Jan Bauer (CDU), eingegangen am 07.10.2024 - Drs. 19/5491,  
an die Staatskanzlei übersandt am 08.10.2024

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung  
namens der Landesregierung vom 12.11.2024

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

Der Fahrgastverband PRO BAHN und der Fahrgastbeirat des Landkreises Harburg haben das Land Niedersachsen sowie die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) aufgefordert, in Zusammenarbeit mit der DB InfraGO die Planung und Umsetzung kleinerer und mittlerer Infrastrukturmaßnahmen voranzutreiben<sup>1</sup>.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Verantwortung für die Schieneninfrastruktur des Schienennetzes der Deutschen Bahn liegt nach Artikel 87e Grundgesetz beim Bund. Dies gilt auch für die angesprochene Bahnstrecke Hamburg–Bremen. Diese Strecke wird sowohl vom Personenfern- als auch vom Schienenpersonennah- als auch vom Güterverkehr genutzt. Dennoch engagiert sich das Land Niedersachsen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten für den Ausbau des Bahnnetzes, dort wo es dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nützt und finanziert anteilig die Modernisierung und Erweiterung der Infrastruktur.

Neben der angespannten Finanzlage von Bahn, Bund und Land führt auch der Fachkräftemangel sowohl im Planungs- und Baubereich dazu, dass die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen erschwert wird.

Die von PRO BAHN aufgelisteten Maßnahmen zeigen, dass es ein großes Interesse an einem besseren Schienennetz gibt und dass hierfür auch vergleichsweise kleine Maßnahmen einen Beitrag leisten können.

**1. Wie bewertet die Landesregierung die vom Fahrgastverband PRO BAHN und dem Fahrgastbeirat des Landkreises Harburg vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen an der Bahnstrecke Bremen–Hamburg?**

Die von PRO BAHN aufgelisteten Maßnahmen an der Bahnstrecke Bremen–Hamburg sind aus Sicht der Landesregierung grundsätzlich geeignet, um die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhöhen.

---

<sup>1</sup> <https://www.pro-bahn-niedersachsen.de/positionspapier/fahrgastverband-pro-bahn-fordert-das-land-niedersachsen-und-lnvg-auf-die-planung-von-kleineren-bis-mittleren-infrastruktur-massnahmen-auf-den-bahnstrecken-bremen-hamburg-und-hamburg/>.

**2. Plant die Landesregierung, in Zusammenarbeit mit der LNVG und der DB InfraGO, die vorgeschlagenen Maßnahmen im Bahnhof Buchholz umzusetzen, und wenn ja, in welchem zeitlichen Rahmen?**

Im Zuge der durch das Land geplanten Reaktivierung der Güterzugstrecke Buchholz–Jesteburg–Hamburg–Harburg für den SPNV werden auch Anpassungen an den Bahnsteiganlagen in Buchholz an den Gleisen 11 und 29 erforderlich werden. Dies nehmen Land und LNVG zum Anlass, bei der DB InfraGO entsprechende Ausbauten zu bestellen. Da aber die Aufnahme des SPNVs auf der betreffenden Relation von ergänzenden Infrastrukturausbauten im Bereich Meckelfeld und Hamburg-Harburg abhängig ist, ist mit einer Umsetzung erst in den 2030er-Jahren zu rechnen.

Darüber hinaus setzen sich Land und LNVG bei der DB InfraGO dafür ein, im Zuge der Generalisierungen möglichst viele kapazitäts- und qualitätssteigernde Maßnahmen umzusetzen.

**3. Wie steht die Landesregierung zu der Forderung nach einer Taktverdichtung im Regionalverkehr zwischen Bremen, Tostedt und Hamburg, und welche konkreten Schritte werden gegebenenfalls erwogen, um dies umzusetzen?**

Das Land hat seine weitere Planung zum SPNV im SPNV-Konzept 2030/2040+ veröffentlicht. Auf der Achse Hamburg–Tostedt sind Ausweitungen vorgesehen. Dafür notwendige Infrastrukturmaßnahmen in anderen Bahnhöfen neben Buchholz (Nordheide) werden gegenüber den Bund angemahnt.

Kurzfristige Ausweitungen sind aufgrund des dichten Verkehrs mit Fern- und Güterverkehrszügen und aufgrund der Engpasssituation im Knoten Hamburg nicht möglich. Hier spielt vor allem die fehlende Bahnsteigkante 9 im Hamburger Hauptbahnhof eine Rolle.

**4. Inwiefern wird die Landesregierung sicherstellen, dass die in der Neuausschreibung des Hanse-Netzes vorgesehenen Mehrleistungen durch die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden?**

Aufgrund der derzeitigen Kapazitätsengpässe auf der Strecke und im Eisenbahnknoten Hamburg sowie den nötigen Realisierungszeiten für die perspektivisch erforderliche Infrastruktur (vgl. Antworten zu den Fragen 1 und 3) sind keine Mehrleistungen möglich.

**5. Welche Maßnahmen sind gegebenenfalls geplant, um auch bei unverändertem Angebot die Pünktlichkeit der Züge auf der Strecke Bremen–Hamburg zu gewährleisten?**

Die LNVG hat im neuen Verkehrsvertrag Hansenetz ab Mitte 2026 die Regelungen zur Pönalisierung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verändert, sodass nur noch vom EVU beeinflussbare Verspätungen zu Strafzahlungen führen. Da diese im Gegenzug stärker gewichtet werden, wird sich ein engagierter Einsatz seitens der EVU gegen die selbst zu verantwortenden Verspätungen mehr lohnen.

Die betrieblichen Möglichkeiten zur Erhöhung der Pünktlichkeit (z. B. durch verlängerte Wendezeiten in den Bahnhöfen) sind jedoch erschöpft. Eine Verbesserung der Pünktlichkeit kann daher nur signifikant durch geeignete infrastrukturelle Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeiten von Strecke und Eisenbahnknoten erreicht werden.

(Verteilt am 15.11.2024)