

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort**

Anfrage der Abgeordneten Heiner Schönecke, André Bock, Norbert Böhlke, Mechthild Ross-Luttmann, Helmut Dammann-Tamke, Kai Seefried, Karin Bertholdes-Sandrock, Lutz Winkelmann, Heiner Ehlen, Gudrun Pieper und Jörg Hillmer (CDU), eingegangen am 05.12.2013

**Wie entwickeln sich ÖPNV und SPNV in der südlichen Metropolregion Hamburg?**

Ende 2013 kam es zu verstärkten Umbaumaßnahmen am Hamburger Hauptbahnhof. Die Deutsche Bahn AG erneuerte Weichen und Gleise. Seit Jahren sind der Hamburger Hauptbahnhof und der Verkehrsknoten Harburg die Engpässe für den Personennahverkehr auf der Schiene im Süden der Metropolregion Hamburg. Die Klagen betroffener Pendler über zu volle Züge und nicht ausreichende Verbindungen nehmen seither stetig zu.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Baumaßnahmen (Gleise, Weichen Bahnsteige) mit Auswirkung auf den Süden der Metropolregion Hamburg finden derzeit am Hamburger Hauptbahnhof statt?
2. Besteht kurzfristig die Möglichkeit, zusätzliche Trassenverbindungen zwischen Hamburg-Harburg und dem Hamburger Hauptbahnhof zur Verkehrsentslastung zu aktivieren?
3. Wenn ja, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation kommen wann und wo zur Ausführung?
4. Wie haben sich die Ein- und Aussteigerzahlen auf den folgenden Strecken (abschnittsgenau, ausweislich der auf der Strecke befindlichen Bahnhöfe) in den Jahren 2003 bis 2013 verändert:
  - a) Hamburg-Hbf.–Stade,
  - b) Hamburg-Hbf.–Rotenburg,
  - c) Hamburg-Hbf.–Uelzen,
  - d) Buchholz–Soltau–Lindwedel,
  - e) Buxtehude–Harsefeld?
5. Wie hat sich die Parkplatznutzung auf den folgenden Strecken (abschnittsgenau, ausweislich der auf der Strecke befindlichen Bahnhöfe) in den Jahren 2003 bis 2013 entwickelt:
  - a) Hamburg-Hbf.–Stade,
  - b) Hamburg-Hbf.–Rotenburg,
  - c) Hamburg-Hbf.–Uelzen,
  - d) Buchholz–Soltau,
  - e) Buxtehude–Harsefeld
6. Welche Erhebungen existieren zu Fahrradpendlern auf den folgenden Strecken (z. B. Anzahl der Fahrradparkplätze an Bahnhöfen, abschnittsgenau, ausweislich der auf der Strecke befindlichen Bahnhöfe) in den Jahren 2003 bis 2013:
  - a) Hamburg-Hbf.–Stade,
  - b) Hamburg-Hbf.–Rotenburg,
  - c) Hamburg-Hbf.–Uelzen,
  - d) Buchholz–Soltau,
  - e) Buxtehude–Harsefeld?

7. Gibt es Planungen zur Schließung von Bahnhöfen auf der Strecke der Heidebahn Buchholz-Soltau?
8. Welche Auswirkung hat der HVV-Tarif auf das Pendlerverhalten?
9. Welche Möglichkeiten bestehen zur Ausweitung des HVV-Tarifs?
10. Wer müsste die zusätzlichen Kosten bei der Ausweitung des HVV-Tarifs tragen?

(An die Staatskanzlei übersandt am 11.12.2013 - II/725 - 530)

### **Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020/530/  
ÖPNV und SPNV -

Hannover, den 06.02.2014

Im Hamburger Bahnhof waren in den vergangenen Monaten erforderliche Umbaumaßnahmen durchzuführen, die auch nicht vermeidbare Auswirkungen auf den ÖPNV und SPNV und damit auch auf betroffene Pendler hatten.

Die Bestandserhaltung der Schieneninfrastruktur ist eine grundlegende Voraussetzung für die Sicherung des heutigen Verkehrsangebots in Umfang und Qualität. Angesichts des allgemein anerkannten Investitionsstaus sind grundsätzlich alle Maßnahmen zu begrüßen, die der Erhaltung der heutigen Infrastruktur dienen.

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

Zu 1:

2014 finden Arbeiten an der Eisenbahnüberführung „Am Bahndamm“ (Überbau 3) im Zeitraum vom 14.02. bis 03.03.2014 statt, dabei erfolgt eine Totalsperrung beider Personenzug-Gleise zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Abzweig Veddel zu folgenden Terminen: 14./15.02.2014 (8 Stunden), 16./17.02.2014 (31 Stunden), 25./26.02.2014 (36 Stunden).

Zudem werden im Zeitraum 05.04. bis 14.04.2014 die Weichenerneuerungsarbeiten im Südkopf des Hamburger Hauptbahnhofs fortgesetzt. Dabei gibt es wechselnde Sperrabschnitte, nur zwei von vier Streckengleisen sind dabei nutzbar: das Personenzug-Gleis von Hamburg Hauptbahnhof in Richtung Veddel und das Güterzug-Gleis von Veddel in Richtung Hamburg Hauptbahnhof.

Zu 2 und 3:

Der Hamburger Hauptbahnhof ist ein Durchgangsbahnhof, der hauptsächlich vom vertakteten Personenverkehr genutzt wird. Insgesamt vier Strecken (ohne S-Bahn) berühren diesen Knotenbahnhof. Der Güterverkehr nutzt den Hamburger Hauptbahnhof nur in geringem Maße.

Nach Aussage der DB AG besteht derzeit keine Möglichkeit, kurzfristig zusätzliche Trassenverbindungen zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf zur Verkehrsentlastung zu aktivieren. Dieses liegt vor allem daran, dass der Hamburger Hauptbahnhof bereits im Jahr 2010 gemäß § 16 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) durch die DB AG zum „voraussichtlich in naher Zukunft überlasteten Schienenweg“ erklärt worden ist, da die Schienenwegkapazität nahezu ausgeschöpft ist. Auch auf den Zuführungsstrecken und somit auch aus Richtung Hamburg-Harburg liegt eine starke Nutzung durch den Schienenverkehr vor.

Zu 4:

Aufgrund veränderter Erhebungsmethodik liegen für die Jahre 2003 und 2004 keine vergleichbaren Angaben vor. Zahlen für 2013 liegen ebenfalls noch nicht vor. Die Ein- und Aussteigerzahlen konn-

ten für die die Jahre 2005 bis 2012 für die angefragten Strecken bis auf wenige Ausnahmen teilweise erheblich gesteigert werden.

|    |                                       | Steigerungen durchschnittlich um |
|----|---------------------------------------|----------------------------------|
| a) | Strecke Hamburg Hbf - Stade           | 145 %                            |
| b) | Strecke Hamburg Hbf - Rotenburg       | 80 %                             |
| c) | Strecke Hamburg Hbf - Uelzen          | 41 %                             |
| d) | Strecke Buchholz - Soltau - Lindwedel | 68 %                             |
| e) | Strecke Buxtehude - Harsefeld         | 26 %                             |

Zu 5 und 6:

Systematische Erhebungen zur Nutzung von Parkplätzen an Stationen oder über Fahrradpendler liegen der Landesregierung nicht vor. Lediglich zur Bedarfsprüfung von Neuanträgen zur Förderung von P+R- und B+R-Anlagen werden Auslastungsdaten anlassbezogen erhoben. Seit 2005 (Angaben zu früheren Jahren liegen nicht vor) wurden so P+R- und B+R-Anlagen auf den angefragten Strecken in folgenden Anzahlen vom Land gefördert:

|    |                                       | P+R-Anlagen | B+R-Anlagen |
|----|---------------------------------------|-------------|-------------|
| a) | Strecke Hamburg Hbf - Stade           | 813         | 524         |
| b) | Strecke Hamburg Hbf - Rotenburg       | 1 718       | 1 597       |
| c) | Strecke Hamburg Hbf - Uelzen          | 641         | 2 433       |
| d) | Strecke Buchholz - Soltau - Lindwedel | 39          | 92          |
| e) | Strecke Buxtehude - Harsefeld         | 88          | 150         |

Zu 7:

Derzeit nicht, es muss aber zugleich darauf hingewiesen werden, dass für den Fortbestand einiger vergleichsweise schwach frequentierten Stationen langfristig insbesondere die Fahrgastnachfrage maßgeblich ist.

Zu 8:

Genaue Entwicklungen und Auswirkungen des HVV-Tarifs auf das Pendlerverhalten sind nicht bekannt. Erhebungen haben allerdings ergeben, dass die Qualität des Angebots - also ein attraktiver Fahrplan und attraktive Fahrzeuge - bei den Fahrgästen grundsätzlich einen höheren Stellenwert haben, als das Preisniveau der Fahrkarten.

Zu 9:

Vor weiteren Aussagen über eine mögliche Ausweitung des HVV-Tarifs und die damit denkbare verbundene langfristige Verbesserung der Schienenanbindung aus der südlichen Metropolregion an Hamburg ist zunächst die Erstellung einer gutachterlichen Untersuchung über die Entwicklungsmöglichkeiten des SPNV im niedersächsischen Teil der Metropolregion erforderlich.

Zu 10:

Da sich die mögliche Ausweitung des HVV-Tarifs in einer sehr frühen Diskussionsphase befindet, können derzeit noch keine Aussagen zu denkbaren zusätzlich anfallenden Kosten und deren eventuellen Verteilung getroffen werden.

Olaf Lies