

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

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi und Holger Kühnlitz (AfD)

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

Jahrelange Verkehrsprobleme auf den Bahnstrecken in Niedersachsen - droht ein Bahn-Chaos für Pendler, Reisende und Güterverkehr?

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi und Holger Kühnlitz (AfD), eingegangen am 17.06.2025 - Drs. 19/7616, an die Staatskanzlei übersandt am 27.06.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 14.07.2025

Vorbemerkung der Abgeordneten

Im Jahr 2024 erreichte die Deutsche Bahn im Fernverkehr einen Pünktlichkeitsgrad von 62,5 Prozent – der tiefste Wert seit 21 Jahren¹. Zu den Gründen, warum der Bahnverkehr in Niedersachsen schlecht funktioniert, zählen ein störanfälliges und überlastetes Schienennetz, fehlende Anschlüsse bei Schienenersatzverkehren sowie ein Mangel an Triebwagen, Zügen und Personal². Anfang Juni 2025 war der Hauptbahnhof Hannover, als wichtiger norddeutscher Knotenpunkt des geplanten DB-Hochleistungsnetzes, über mehrere Tage von Ausfällen wie Stellwerksstörungen und Oberleitungsstörungen betroffen³.

Laut Bundesverkehrswegeplan 2030 sind mehrere Streckenabschnitte im Raum Hannover zum Ausbau und zur Sanierung vorgesehen.⁴ 2026 wird die Fernstrecke Hannover–Hamburg wegen der Sanierungen teilweise und in 2029 wegen Generalsanierung ganz gesperrt.⁵ Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) plant, zwischen Uelzen und Hamburg einen Bus-Ersatzverkehr für die Nahverkehrszüge einzurichten. Zwischen Lüneburg und Hannover hat die Deutsche Bahn die Einrichtung eines selbstbetriebenen Schienenersatzverkehrs abgelehnt.⁶ Ebenfalls 2029 wird die Strecke Wunstorf–Bremen generalsaniert, vorher bereits ab 2027 die Strecke Lehrte–Berlin und 2028 die Strecke Nordstemmen–Göttingen.⁷ Damit sind mehrere Hauptstrecken in Niedersachsen nur eingeschränkt nutzbar. Hinzu kommen kurzfristige Sperrungen im S-Bahnverkehr, etwa wegen Brückenarbeiten.⁸ Ab August 2025 werden für neun Monate verschiedene Nahverkehrsstrecken zwischen Harz und Küste für Pendler nur eingeschränkt nutzbar sein, darunter die RB 47, RB 20, RB

¹ <https://www.tagesschau.de/inland/fernzuege-verspaetung-102.html#:~:text=Deutsche%20Bahn%20Fern%C3%BCge%202024%20so%20unp%C3%BCnktlich%20wie%20seit%2021%20Jahren%20nicht&text=Die%20Fern%C3%BCge%20der%20Deutschen%20Bahn,zur%C3%BCckzuf%C3%BChen%22%2C%20sagte%20der%20Sprecher>

² Hannoversche Allgemeine Zeitung, 02.06.2025: Fünf Gründe, weshalb der Bahnverkehr in Hannover so schlecht funktioniert.

³ https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/hannover_weser-leinegebiet/Schaden-behoben-Zugverkehr-am-Hauptbahnhof-Hannover-rollt-wieder,bahnverkehr264.html

⁴ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-006-V01/K-006-V01.html

⁵ <https://www.cz.de/lokales/celle-ik/celle/bahnstrecke-hannover-hamburg-wird-gesperrt-pendler-aus-celle-muessen-mit-einschraenkungen-rechnen-GXZVFJL5I5CHHHP5VNDEFLLZ2U4.html>

⁶ https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/lueneburg_heide_unterelbe/Bahnstrecke-Lueneburg-Hannover-LNVG-muss-Ersatzverkehr-uebernehmen,aktuellueneburg12374.html

⁷ Hannoversche Allgemeine Zeitung, 02.06.2025: Die Deutsche Bahn will 40 hochbelastete Strecken in Deutschland bis zum Jahr 2030 sanieren – das betrifft auch Trassen rund um Hannover

⁸ <https://www.sbahn-hannover.de/de/neuigkeiten/brueckenarbeiten-am-mittellandkanal-vom-6-juni-bis-9-august-einschraenkungen-auf-der-s1>

40 und RB 50.⁹ Aufgrund der geplanten Vollsperrung der Strecke Berlin–Hamburg (August 2025 bis April 2026) hat das Land Niedersachsen mit acht weiteren Bundesländern wegen unzureichender Ersatzverkehrsleistungen eine Beschwerde beim Bundesverkehrsministerium eingereicht.¹⁰

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung sieht die anstehende Generalsanierung der Hauptkorridore im Schienennetz als notwendige Strategie, um wieder mehr Qualität im Schienenverkehr erreichen zu können. Die damit verbundenen Erschwernisse müssen bestmöglich reduziert werden. Die Deutsche Bahn (DB) führt eine umfangreiche Kommunikation zum Thema Generalsanierung durch. So ist nach Angaben der DB eine mögliche Verschiebung der gewerkeübergreifenden Erneuerung und Modernisierung hochbelasteter Korridore (Generalsanierung) Gegenstand der am 25.06.2025 gestarteten Diskussion mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verbänden und Ländern. Beim Folgetermin am 09.07.2025 wurden die Hinweise der Beteiligten beraten. Geplant ist die Erarbeitung eines angepassten Vorschlags für die zeitliche Streckung der Korridorsanierungen bis 2035. Sobald die Hinweise und Positionen der Branche eingeflossen sind, hat die DB angekündigt, den konsolidierten Vorschlag dem Bundesministerium für Verkehr vorzulegen, um das finale Konzept abgestimmt mit dem Bund zu verabschieden.

Zusätzlich hat das Land ein Begleitgremium zur Generalsanierung eingerichtet, um die Sanierung konstruktiv zu begleiten und um wichtige Belange des Landes zu artikulieren. Außerdem hat das Land die DB gebeten, zur Koordination von Straßen- und Schienenmaßnahmen auf die Straßenbau- lastträger zuzugehen. Dieser Bitte ist die DB nachgekommen.

1. Wie plant die LNVG, bestehende Liefer- und Reparaturrengpässe bei Zügen zu beheben?

Die LNVG hat ihre Auftragnehmer in Bezug auf die Lieferung und Instandhaltung der Fahrzeuge zur Vertragserfüllung verpflichtet. Werden Fahrzeuge nicht pünktlich geliefert, drohen empfindliche Vertragsstrafen. Gleiches gilt für die Instandhaltung von Fahrzeugen. Sind die Vorgaben von Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit nicht erreicht, werden ebenfalls Vertragsstrafen verhängt. Die LNVG führt ein permanentes Monitoring der Beschaffungs- und Instandhaltungsprozesse durch, um frühzeitig Engpässe zu erkennen und gemeinsam mit dem Auftragnehmer gegenzusteuern.

2. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um dem Personalmangel im Bahnbereich entgegenzuwirken und langfristig ausreichend Personal zu sichern?

Im Bereich der Instandhaltung von SPNV-Fahrzeugen werden ausreichend Reserven geschaffen, um alle Fahrzeuge in Zeiten instand zu halten, an denen Personale in den Werkstätten besser verfügbar sind. Eine Verlagerung von Nacharbeit in Tagarbeit ist hier ein Weg, um die Arbeit für Instandhaltungspersonale attraktiver zu machen. Allerdings ist hier die Konsequenz, dass die Fahrzeugreserven für die Instandhaltung erhöht werden müssen.

Des Weiteren wird auf die Fachkräfte-Initiative Niedersachsen hingewiesen, die auch die Fachkräftesicherung in der Verkehrs- und Logistikbranche umfasst.

3. Wie soll nach Auffassung der Landesregierung die Koordination und Zuverlässigkeit des Ersatzverkehrs bei den bevorstehenden Streckensperrungen gewährleistet werden?

Die Vergabe und Koordination von Ersatzverkehr obliegt in der Regel den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die durch die geschlossenen Verkehrsverträge hierzu verpflichtet sind.

⁹ <https://www.kreiszeitung.de/lokales/niedersachsen/wichtige-strecke-in-niedersachsen-ueber-monate-ingeschraenkt-bahnknaller-93574624.html>

¹⁰ <https://www.mt.de/regionales/niedersachsen/Sperrung-Hamburg-Berlin-Laender-fuer-besseren-Ersatzverkehr-24108243.html>

In den Verkehrsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die niedersächsischen Aufgabenträger den Umfang und die Qualität eines Ersatzverkehrs umfangreich geregelt. Bei der Generalsanierung von Strecken des Hochleistungsnetzes übernimmt zudem die DB InfraGO AG die Organisation des Ersatzverkehrs und gemeinsam mit dem Bund auch die hälftige Finanzierung. Dies ist im novellierten Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) geregelt.

Bei der sogenannten Qualitätsoffensive der Strecke Hannover–Hamburg im Zeitraum vom 01.05.2026 bis 10.07.2026 liegt die Besonderheit darin, dass die LNVG anstelle des Eisenbahnverkehrsunternehmens die Organisation und Vergabe der SEV-Leistungen übernimmt. Die LNVG steht bei der Erstellung des Ersatzverkehrskonzeptes im konstruktiven Austausch mit betroffenen Landkreisen und Städten. Auch überregionale Akteure wie die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) und die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) wurden zwecks Baustellenkoordination involviert, um etwaige Beeinträchtigungen des Ersatzverkehrs durch Straßenbaumaßnahmen zu vermeiden. Zur Gewährleistung der Zuverlässigkeit des Ersatzverkehrs werden die Akteure auch während der Maßnahme kontinuierlich über die Umsetzung informiert werden.

4. Wie viele Streckenkilometer der Fernbahn, Regionalbahn und S-Bahn in Niedersachsen sind derzeit sanierungsbedürftig (um eine Auflistung wird gebeten)?

Nach Auskunft der DB gibt der seit 2020 erhobene und veröffentlichte Zustandsbericht der DB InfraGO Auskunft über den Zustand der Eisenbahninfrastruktur. Für Niedersachsen liegen nach dieser Information folgende Daten (Gesamtnote als Schulnote 1 [neuwertig] bis 6 [einschränkend]) vor.

	2021	2022	2023	2024
Gesamtnote	3,1	3,1	3,2	3,1
Brücken	2,8	2,8	2,9	3,0
Bahnübergänge	3,7	3,7	3,5	3,7
Durchlässe	keine Note	keine Note	keine Note	2,7
Weichenheizanlagen	keine Note	keine Note	keine Note	2,8
Gleise	3,2	3,3	3,1	3,0
Lärmschutzbauwerke	keine Note	keine Note	keine Note	1,6
Stellwerke	3,8	4,0	4,3	4,3
Oberleitung	2,9	2,8	2,7	2,9
Stützbauwerke	1,5	2,1	2,1	2,1
Tunnel	2,3	2,1	2,1	1,9
Weichen	3,4	3,1	3,2	3,1

Weitere Informationen liegen nicht vor.

5. Welche Großbaustellen auf Bahnstrecken in Niedersachsen sind derzeit in Arbeit oder bis 2030 vorgesehen (um eine Liste mit Nennung der Baumaßnahmen, Zeitraum der Sperrung und Art des Ersatzverkehrs wird gebeten)?

Die wesentlichen Bauprojekte der DB InfraGo sind unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com/> zu finden. Dort sind die jeweiligen Planungsstände hinterlegt.

6. Welche Engstellen oder einspurigen Abschnitte bestehen derzeit oder werden bis 2030 zu Einschränkungen führen?

Engstellen im Bahnnetz bestehen dort, wo die Infrastruktur die geplanten Verkehre nicht aufnehmen kann. Damit stellen eingleisige Streckenabschnitte nicht per se Engpässe im Netz dar, sofern das Verkehrsaufkommen und die Infrastruktur zum Fahrplan passen. Nichtsdestotrotz begünstigen eingleisige Strecken die Verspätungsübertragung auf andere Züge. Dies zeigt sich insbesondere im SPNV im Weser-Ems-Netz oder auf der Bahnstrecke Uelzen–Gifhorn–Braunschweig.

Engpässe gibt es auch auf den mehrgleisigen Hauptstrecken wie auch in den Knoten und Bahnhöfen.

Die DB InfraGo AG hat drei für Niedersachsen relevante Abschnitte als überlastet gegenüber der Bundesnetzagentur erklärt:

- Wunstorf–Minden,
- Uelzen–Stelle,
- Hamburg-Harburg–Hamburg Rainweg.

Diese drei Abschnitte werden als überlastete Schienenwege (ÜLS) bezeichnet. Hinzu kommen einige temporär überlastete Schienenwege (TÜLS), die im Wesentlichen Zeiträume der Generalsanierungen betreffen. Sie lassen sich im Internet unter folgender Adresse einsehen:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/nutzungsbedingungen/ueberlastete_schienenwege-11916932

7. Bei welchen einzurichtenden Ersatzverkehren müssen Aufträge für die Beschaffung von Bussen erst noch europaweit ausgeschrieben werden, und ist damit ein termingemäßer Beginn der Ersatzverkehre noch möglich?

Eine Pflicht zum Einsatz von neuen Bussen besteht in den Verkehrsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Regel nicht, eher werden Qualitäten gefordert, wie z. B. ein Mindestalter der Busse oder definierte Ausstattungsmerkmale (siehe auch Antwort zu Frage 3).

In Bezug auf die Ersatzverkehre bei Generalsanierungen ist die DB InfraGO AG als Infrastrukturbetreiber dazu verpflichtet, Schienenersatzverkehre entsprechend der geltenden nationalen und europäischen Vorschriften nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren zu vergeben. Für die Ersatzverkehre während der Generalsanierungen wurden einheitliche Qualitätsvorgaben sowie ein konsistentes Erscheinungsbild in der Farbe Verkehrspurpur definiert. Diese Standards kamen bereits 2024 bei der Generalsanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim zur Anwendung und greifen auch für die Ersatzverkehre auf der Strecke Hamburg–Berlin. Dazu gehören u. a. neuwertige und barrierefrei zugängliche Fahrzeuge, die ausreichend Stauraum für Gepäck bieten, über WLAN sowie zum Teil über Toiletten an Bord verfügen. Ob die anbietenden Busunternehmen zur Erbringung der Ersatzverkehrsleistungen noch Busse beschaffen müssen oder auf einen Bestand zurückgreifen können, der die vorgegebenen Qualitätsanforderungen erfüllt, ist hier ebenfalls nicht relevant.

8. Welche Maßnahmen sind für den Ausbau der Elektrifizierung von Bahnstrecken geplant?

Der Bund ist bestrebt, den Anteil der elektrifizierten Strecken zu erhöhen. Im Rahmen des Bedarfsplans Schiene sind Elektrifizierungsmaßnahmen vorgesehen. In Niedersachsen gehören hierzu z. B. die Strecken Stade–Cuxhaven, Hameln–Elze und Uelzen–Langwedel. Für die Strecke Stade–Cuxhaven ist die Grundlagenermittlung abgeschlossen. Gegenwärtig befindet sich das Projekt in der Vorplanung. Die Elektrifizierung Uelzen–Langwedel befindet sich ebenfalls in der Planung. Aktuell wird eine Befassung des Bundestags vorbereitet.

Die LNVG sowie der Regionalverband Großraum Braunschweig planen mittelfristig, die bestehende Flotte an Dieselfahrzeugen durch Züge mit elektrischem Antrieb zu ersetzen. Vorgesehen ist der Einsatz von Akkutriebzügen sowie vollelektrischer Fahrzeuge. Dazu werden dort, wo noch keine durchgehenden Elektrifizierungen durch den Bund für das DB-Netz realisiert sind und bei Bedarf im Bereich der nichtbundeseigenen Infrastruktur Oberleitungsinseln vorgesehen.

Die Bahnstrecke Oldenburg–Osnabrück soll vollständig elektrifiziert werden. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie wird aktuell durch die DB InfraGO im Auftrag der LNVG bearbeitet.

Im SPNV-Konzept der LNVG ist zudem vorgesehen, perspektivisch die Bahnstrecken Bremerhaven–Cuxhaven sowie Goslar–Hildesheim zu elektrifizieren. Entsprechend wurden die Projekte an den Bund zur Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm gemeldet.

9. In welchen Regionen in Niedersachsen ist der Schienenverkehr durch schadensanfällige Infrastruktur besonders beeinträchtigt?

Hierzu liegen keine differenzierten Informationen vor. Die Gesamtqualität des SPNV wird im Qualitätsmonitor für jede Strecke dargestellt (<https://www.lnvg.de/spnv/qualitaet-und-marketing/qualitaetsmonitor>).

10. Wie steht es um die Pünktlichkeit auf den wichtigsten Pendlerstrecken in Niedersachsen?

Auch die Pünktlichkeit im SPNV wird im Qualitätsmonitor für jede Strecke dargestellt (siehe Antwort zu Frage 9).

11. Welche Auswirkungen haben nach Einschätzung der Landesregierung die in Niedersachsen geplanten Baumaßnahmen auf den Schüler- und Berufsverkehr?

Baumaßnahmen, die zu Ersatzverkehren führen, haben durch die in der Regel längeren Fahrzeiten der Busse und der notwendigen Umstiege je nach Größenordnung der Ersatzverkehrsmaßnahme erhebliche Auswirkungen auf den Schüler- und Berufsverkehr.

12. Wie erfolgt die Koordination zwischen Deutscher Bahn, Land, Kommunen und ÖPNV-Verkehrsträgern bei den Bauprojekten?

Grundsätzlich ist die Kommunikation von baubedingten Kapazitätseinschränkungen über „ein europaweit geltendes Regelwerk“ (Annex VII) geregelt. Kern der Kommunikation ist ein über mehrere Jahre vorlaufender Prozess, bei dem in Abhängigkeit der Größe der Auswirkungen und der fortschreitenden Detaillierung der Projektplanung die Nutzung der verbleibenden Kapazitäten zwischen den Beteiligten abgestimmt wird.

Eine zentrale Rolle spielt dabei eine elektronische Plattform „KOMBAU“. Hier erfolgt die Kommunikation zwischen der DB InfraGo und den EVU. Sie ist nicht öffentlich zugänglich.

Zum Thema Generalsanierung wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

13. Welche Streckenabschnitte in Niedersachsen sind besonders häufig von Verspätungen betroffen, und was sind die Hauptursachen dafür?

Besonders betroffen sind die Hauptverkehrsstrecken in den Ballungsräumen, da dort die Auslastung der Strecken und Knoten sehr hoch ist und Unregelmäßigkeiten im Betrieb sich sofort in Verspätungen der Züge niederschlagen. Auf einzelnen eingleisigen Regionalstrecken führen Störungen im Betrieb ebenfalls dazu, dass sich Verspätungen aufschaukeln, da fehlende Begegnungsmöglichkeiten bei Verspätungen dazu führen, dass diese nicht abgebaut werden können.

14. Auf welchen Strecken in Niedersachsen sind Blockverdichtungen geplant?

Blockverdichtungen sind Bestandteil des Bedarfsplans Schiene, z. B. für die Strecken Wunstorf–Minden oder Bremen–Bremerhaven. Des Weiteren wird im Rahmen von Stellwerkserneuerungsprogrammen sowie der Generalsanierungen eine Optimierung in der Leit- und Sicherungstechnik - dort wo erforderlich und möglich - vorgenommen. Außerdem werden u. a. bei dem forcierten Streckenausbau Oldenburg–Osnabrück Optimierungen in der Signalisierung vorgenommen.

15. Welche Auswirkungen auf die Transportleistungen im Güterverkehr erwartet die Landesregierung?

Baustellen, Sanierungen oder anderweitige Streckensperrungen lassen erwarten, dass die Bedingungen für den Schienengüterverkehr aufgrund der zusätzlichen Umwege und gegebenenfalls nicht frei wählbaren Zeitfenster temporär verschlechtert werden.

16. In welchem Umfang sind aufgrund der Streckensperrungen bei der Bahn Verlagerungen von Personen- und Güterverkehr auf die Fernstraßen und Bundeswasserstraßen zu erwarten?

Hierzu liegen keine Prognosen vor.

17. In welchen Anwendungsbereichen kommt gegebenenfalls die Digitalisierung (z. B. digitale Stellwerke, Echtzeitinformationen) bei der Modernisierung der Infrastruktur zum Tragen?

Die Modernisierung und Digitalisierung des Schienennetzes dienen in erster Linie dem Betrieb des Schienennetzes. Effizienz in der Betriebsführung und Nutzung von Automatisierungspotenzialen sind hierbei wichtige Ziele für Infrastrukturbetreiber.

18. Welchen genauen Inhalt hat die Beschwerde des Landes Niedersachsen beim Bundesverkehrsministerium, und welches positive Ergebnis möchte die Landesregierung erreichen?

Die genannte Quelle bezieht sich auf ein gemeinsames Schreiben der Küstenländer an das Bundesministerium für Verkehr anlässlich des Sanierungskorridors Hamburg–Berlin. Es enthält die Forderungen nach einer besseren Finanzierung des Ersatzverkehrs, die Einbeziehung von benötigten Infrastrukturerweiterungen an den Verkehrsstationen im Korridor wie auch auf den Zulaufstrecken, die Aufrechterhaltung von angemessenen Verkehrsangeboten im Schienenpersonenfernverkehr und die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten für den Schienengüterverkehr auf den Umleitungsrouten.