

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
mit Antwort der Landesregierung  
- Drucksache 17/7917 -**

**Erix-Fahrplan verärgert Kunden**

**Anfrage des Abgeordneten Heiner Schönecke (CDU)** an die Landesregierung,  
eingegangen am 25.04.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 28.04.2017

**Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr** namens der  
Landesregierung vom 22.05.2017,  
gezeichnet

Olaf Lies

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

Die Ertüchtigung der Erix/Heidebahn Buchholz (Nordheide)–Soltau–Hannover startete im Mai 2009. Der Ausbau der insgesamt 107 km langen Heidebahn-Strecke erfolgt in drei Abschnitten. Die Kosten für die gesamte Maßnahme lagen bei über 100 Millionen Euro. Auf allen drei Abschnitten sind die Baumaßnahmen mittlerweile abgeschlossen.

Im März 2016 verkündete die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), dass mit Abschluss des Ausbaus die Pendler ab Ende des Jahres mit mehr Zügen und schnelleren Verbindungen rechnen könnten. Von Hannover über Soltau nach Buchholz würden die Züge stündlich pendeln und rund 20 Minuten schneller unterwegs sein.

Im Jahr 2005 hat die LNVG klar das Ziel formuliert, für optimale Anschlüsse in Buchholz an den Metronom Richtung Hamburg sorgen zu wollen. Nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 stellt sich die Situation etwas anders dar.

Zwar hat sich nach dem Ausbau die Fahrtzeit zwischen Buchholz und Hannover um eine halbe Stunde verkürzt. Dadurch verschieben sich allerdings die Taktzeiten im Nordabschnitt zwischen Soltau und Buchholz mit der Folge, dass die Anbindung in Buchholz schlechter wird.

Jahrelang haben sich der Kreis, die Städte und Gemeinden für die Ertüchtigung der Erix/Heidebahn und für den Erhalt der Bahnhöfe Wintermoor, Handeloh und Büsenbachtal eingesetzt. Auch die Fahrgastzahlen zeigen, dass die Strecke enorm attraktiv für die Pendler und Touristen in und aus Richtung Hamburg ist.

Sollte es bei der schlechten Anbindung in Buchholz bleiben, befürchten Experten, dass viele Pendler auf die Bahnhöfe Tostedt, Sprötze und Buchholz ausweichen. Auch würden viele Touristen vermutlich eher mit dem Auto in die Heide fahren, als die Bahn zu nehmen. Die Strecke würde an Attraktivität einbüßen, und somit wären auch wieder die drei genannten Bahnhöfe gefährdet.

Der Fahrgastbeirat fordert als Ausgleich die Durchbindung der Erix/Heidebahn bis Hamburg-Harburg, besser noch bis Hamburg Hauptbahnhof. Er wird dabei von Pro Bahn e. V., der Stadt Buchholz und dem Kreistag Heidekreis unterstützt. Im Dezember 2016 haben die Kreistagsfraktionen CDU und WG im Landkreis Harburg eine Resolution mit gleicher Zielrichtung in den Kreistag eingebracht, über die noch abgestimmt werden muss.

Unter Bezugnahme auf die Urteile des Niedersächsischen Staatsgerichtshofs vom 29.01.2016, Az. StGH 1, 2 und 3/15, Rn. 46, und vom 22.08.2012, Az. StGH 1/12, Rn. 54-56, weise ich darauf hin, dass ich ein hohes Interesse an einer vollständigen Beantwortung meiner Fragen habe, die das Wissen und den Kenntnis-/Informationsstand der Ministerien, der ihnen nachgeordneten Landes-

behörden und, soweit die Einzelfrage dazu Anlass gibt, der Behörden der mittelbaren Staatsverwaltung aus Akten und nicht aktenförmigen Quellen vollständig wiedergibt.

### **Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Landesregierung und die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) haben sich in der Vergangenheit mit Nachdruck für den Ausbau der Heidebahn (Strecke Buchholz (Nordheide)–Soltau–Hannover) eingesetzt, um ein attraktiveres Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umsetzen zu können. Die Kosten des Infrastrukturausbaus sind daher vom Land maßgeblich kofinanziert worden. Seit Übernahme der Verantwortung für den SPNV ist der Ausbau dieser Strecke einschließlich der Modernisierung der Stationen das größte bisher vereinbarte Infrastrukturvorhaben für den SPNV in Niedersachsen.

Mit Ausbau der Strecke sind sukzessive folgende Angebotsverbesserungen gegenüber dem Fahrplan 2008, dem letzten vor Beginn der Ausbaumaßnahme, stufenweise umgesetzt worden:

- Einführung eines kundenfreundlichen, weil leicht merkbaren Ein-Stunden-Takts sowohl im Nordabschnitt Buchholz (Nordheide)–Soltau als auch im Südabschnitt Soltau–Bennemühlen; im Nordabschnitt gibt es hiervon Abweichungen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit.
- Dadurch wurde die Zahl der werktäglichen Fahrten z. B. im Nordabschnitt von 34 (2008) auf heute 40 (an Freitagen: 42) erhöht; die Zahl der sonntäglichen Fahrten ist von 17 (2008) auf derzeit 34 mehr als verdoppelt worden.
- Zudem werden die Züge der Heidebahn über den früheren Zielbahnhof Bennemühlen inzwischen systematisch bis Hannover Hauptbahnhof (Hbf) durchgebunden.
- Betrug die Reisezeit im Nordabschnitt Soltau–Buchholz (Nordheide) im Fahrplan 2008 werktäglich noch zwischen 49 Minuten und 1 Stunde 17 Minuten, so hat sich diese heute auf regelmäßig 43 Minuten reduziert; in der morgendlichen Hauptverkehrszeit beträgt die Reisezeit zwischen 41 und 47 Minuten.
- Im Südabschnitt Soltau–Hannover Hbf betrug 2008 die Reisezeit der seinerzeit durchgebundenen Züge zwischen 1 Stunde 26 Minuten und 1 Stunde 43 Minuten. Heute beträgt die Reisezeit 1 Stunde 7 Minuten in Richtung Soltau und 1 Stunde 9 Minuten in Gegenrichtung.
- Waren umsteigefreie Fahrten auf der Heidebahn, die über den Bahnhof Soltau hinaus gingen, 2008 regelmäßig nur am Wochenende möglich, sind heute alle Züge an allen Wochentagen durchgebunden, sodass jetzt umsteigefreie Fahrten jederzeit zwischen Buchholz (Nordheide) und Hannover Hbf möglich sind.
- Durch die ausbaubedingt kürzeren Fahrzeiten konnte Soltau zu einem sogenannten Taktknoten entwickelt werden, sodass Fahrgäste dort seit Ende 2016 mit kurzen Übergangszeiten in Richtung Bremen und Uelzen umsteigen können.

Ferner werden entgegen ursprünglichen Überlegungen nicht zuletzt auf Wunsch der Region die Halte Suerhop, Büsenbachtal und Wintermoor weiterhin bedient. Neben der daraus resultierenden Fahrzeitverlängerung auf der Heidebahn war bei der Entwicklung des derzeitigen Fahrplankonzepts insbesondere zu berücksichtigen, dass der bisherige Anschluss in Buchholz (Nordheide) auf die weiterführenden Züge Richtung Hamburg teilweise nur der Mindestübergangszeit von fünf Minuten entsprach. Für manche Nutzergruppen war auch in Anbetracht des in Teilen erforderlichen Bahnsteigwechsels dieser Übergang zu knapp, zumal bereits geringfügige Verspätungen, die sowohl auf der eingleisigen Heidebahn als auch der hoch belasteten Strecke Hamburg–Buchholz (–Bremen) erfahrungsgemäß auftreten, im Alltag unmittelbar zum Anschlussverlust führen. Daher wurde im Interesse einer stabileren Anschlusssituation in Buchholz ein Fahrplankonzept entwickelt, bei dem außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit der Anschluss aus der RB 38 Hannover–Buchholz in Buchholz auf die RB 41 Bremen–Hamburg Hbf ausgerichtet wurde; bislang bestand ein Anschluss an den RE 4 Bremen–Hamburg Hbf, der zwischen Buchholz und Hamburg eine drei Minuten kürzere Reisezeit aufweist. Um den Belangen der Pendler nach möglichst kurzen Reisezeiten Rechnung zu tragen, wird in der morgendlichen Hauptverkehrszeit ein speziell auf die Pendlerbe-

dürfnisse abgestimmter Fahrplan angeboten, der nahezu die bisherigen, kürzeren Reisezeiten für Fahrten nach Hamburg ermöglicht.

**1. Welche Abläufe in der Fahrplangestaltung haben dazu geführt, dass es für die Pendler in Richtung Hamburg zu Verschlechterungen kam?**

Die Landesregierung vermag in der aktuellen Fahrplankonzeption keine Verschlechterung zu erkennen. Selbst bei Fokussierung allein auf die Anschlusssituation in Buchholz (Nordheide) überwiegen vielmehr unter Berücksichtigung des auf die Pendler ausgerichteten abweichenden Fahrplans im morgendlichen Berufsverkehr, der ohne die Veränderung der bisherigen Fahrplankonzeption erhöhten Verspätungsanfälligkeit der in Rede stehenden Linien sowie der damit einhergehenden Gefahr des Anschlussverlustes die Vorteile der durch die neue Fahrplankonstruktion insgesamt erreichten höhere Stabilität in der Reisekette.

**2. Gibt es Anstrengungen, diese Verschlechterungen zum nächsten Fahrplanwechsel zu heilen?**

Nein.

**3. Wann ist mit der Durchbindung der Erixx/Heidebahn nach Hamburg-Harburg bzw. Hamburg Hauptbahnhof zu rechnen?**

**4. Gibt es Planungen, den Erixx über Jesteburg nach Hamburg-Harburg durchzubinden?**

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Vorbehaltlich noch ausstehender Abstimmungen mit Hamburg sollen ab Dezember 2018 Züge der Heidebahn am Wochenende nach Hamburg-Harburg durchgebunden werden. Diese Durchbindungen sind aufgrund von Trassenkonflikten ohne umfangreichen Ausbau der Streckeninfrastruktur der Deutschen Bahn derzeit nur an Wochenenden realisierbar. Auf Basis des aktuellen Fahrplans der Heidebahn sollen die Züge aus Richtung Soltau von Buchholz (Nordheide) ohne Zwischenhalte über Hittfeld nach Hamburg-Harburg verlängert werden. In der Gegenrichtung müssen die Züge über Jesteburg ohne Halt nach Buchholz geführt werden. Dabei sind signifikante Reisezeitverkürzungen nur in Richtung Hamburg-Harburg realisierbar. Da die Inanspruchnahme und die Auswirkungen auf die Betriebsqualität zum jetzigen Zeitpunkt schwer abgeschätzt werden können, soll die Maßnahme zunächst als Probetrieb für zwei bis drei Jahre eingerichtet werden.