

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

Anfrage der Abgeordneten Katharina Jensen (CDU)

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

Perspektivischer Wiederaufbau des Mittelbahnsteigs im Bahnhof Sande

Anfrage der Abgeordneten Katharina Jensen (CDU), eingegangen am 03.06.2025 - Drs. 19/7358, an die Staatskanzlei übersandt am 05.06.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 30.06.2025

Vorbemerkung der Abgeordneten

Im Zuge der Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven wurde der Mittelbahnsteig im Bahnhof Sande vollständig zurückgebaut. Der Wiederaufbau des Bahnsteigs war nicht Bestandteil der damaligen Ausbauplanung.¹ Die verkehrliche Bedeutung des Bahnhofs Sande, u. a. für Umsteigeverbindungen zu den ostfriesischen Inseln, ist nach Auskunft von Experten weiterhin gegeben. Nach vorliegenden Informationen hat die Deutsche Bahn bei der Umsetzung der Baumaßnahmen infrastrukturelle Vorkehrungen getroffen, die einen späteren Wiederaufbau grundsätzlich ermöglichen würden. In der öffentlichen Kommunikation besteht jedoch bislang keine Klarheit hinsichtlich konkreter Planungen, Finanzierungszusagen oder terminlicher Perspektiven für ein solches Vorhaben.²

1. Welche verbindlichen Planungen, Finanzierungszusagen oder Realisierungsschritte für den Wiederaufbau eines Mittelbahnsteigs im Bahnhof Sande sind dem Land Niedersachsen derzeit bekannt?

Der Rückbau des Mittelbahnsteigs und der Bahnsteigbrücke in Sande erfolgte im Rahmen des Bedarfsplanprojekts „Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven“, mit dem die Leistungsfähigkeit der Strecke durch den zweigleisigen Ausbau deutlich erhöht wurde. Außerdem wurde mit der Elektrifizierung der Anschluss von Wilhelmshaven an das Bahnnetz sowohl im Güterverkehr wie auch im Personenverkehr nachhaltig verbessert. Die für das damals vorhandene und absehbar geplante Angebot im Personenverkehr erforderliche Bahnsteigkapazität wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für ausreichend befunden, obwohl die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) mehrfach und eindringlich auf den Bedarf des Mittelbahnsteigs für die Betriebsqualität hingewiesen hatte. Entsprechend der damaligen betrieblichen Untersuchungen wurde eine zusätzliche Weichenverbindung zwischen den Gleisen 3 und 4 vorgesehen, um ein schnelleres Räumen der Bahnsteigkante am Gleis 3 bei Fahrten in Richtung Wilhelmshaven zu ermöglichen. Weiterhin wurde in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt, dass die Fläche zwischen den Gleisen 3 und 4 von Einbauten freigehalten wird, um dort im Bedarfsfall zu einem späteren Zeitpunkt einen Bahnsteig errichten zu können.

¹ https://www.oldenburg-wilhelmshaven.de/files/page/06_mediathek/02_broschueren/Broschuere-ABS-Oldenburg-Wilhelmshaven-PFA4-2-Bahnhof-Sande.pdf, S. 3.

² https://www.nwzonline.de/wilhelmshaven/mittelbahnsteig-in-sande-pro-bahn-fordert-schnellen-baubeginn-und-ende-zielloser-diskussionen_a_4,2,723086453.html.

Im Zuge der Planungen für das Bedarfsplanprojekt beantragte die damalige DB Netz AG im Januar 2019 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dann die dauerhafte Einstellung des Betriebs mehrerer Gleise im Bahnhof Sande. Dies genehmigte das EBA mit Bescheid vom Juli 2019, wies aber gleichzeitig darauf hin, dass aufgrund der kapazitiven Auswirkungen weiterhin eine Betriebspflicht für den Mittelbahnsteig 4 bis 5 in Sande bestehe.

Der Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 4 und 5 wird seit 2001 nicht mehr genutzt. Der Zugang zum Mittelbahnsteig über die Bahnsteigbrücke war seit diesem Zeitpunkt gesperrt.

In der Vergangenheit hat die DB InfraGO bereits die grundlegende Machbarkeit insbesondere der Zuwegung mittels Brücke zu einem neuen Mittelbahnsteig untersucht. Zu weiteren Aktivitäten seitens der DB InfraGO ist es aber bisher nicht gekommen.

2. Wie bewertet die Landesregierung den Umstand, dass ein technisch vorbereiteter, jedoch haushalts- und planungsrechtlich nicht verankerter Wiederaufbau des Mittelbahnsteigs im Bahnhof Sande vorliegt, im Hinblick auf die künftige verkehrliche Entwicklung - insbesondere mit Blick auf touristische Verbindungen zu den ostfriesischen Inseln?

Die LNVG hat zuletzt am 19. März 2025 gegenüber der heutigen DB InfraGO und zuvor bereits gegenüber der früheren DB Station&Service AG deutlich gemacht, dass sie ebenfalls die Notwendigkeit des Mittelbahnsteigs für eine geplante Ausweitung des Verkehrsangebots bei störungsfreiem Betrieb ansieht. So würde das Verkehrsangebot auf der Linie RS3 von Bremen nach Wilhelmshaven erst nach Herstellung des Mittelbahnsteigs ausgeweitet werden können.

Die von der LNVG im Planfeststellungsverfahren und im Verfahren zur Stilllegung mehrerer Gleise im Bahnhof Sande geäußerte Befürchtung einer nicht ausreichenden Betriebsqualität bewahrheitet sich bereits heute in Form von Verspätungen, obwohl das damals prognostizierte Aufkommen im Güterverkehr heute noch nicht erreicht worden ist.

Vor diesem Hintergrund wird eine entsprechende Initiative von DB InfraGO erwartet.

3. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, sich über die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) oder durch andere Förderinstrumente (z. B. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), ÖPNV-Förderprogramme etc.) an der Finanzierung und Umsetzung eines neuen Mittelbahnsteigs im Bahnhof Sande zu beteiligen

Da der Rückbau unter der Auflage zur Erhaltung der Betriebspflicht des Mittelbahnsteigs durch das EBA erfolgte, sieht das Land die DB InfraGO in der Pflicht, den Mittelbahnsteig aus eigenen Mitteln wiederherzustellen. Sobald dies erfolgt ist, ist die LNVG in der Lage, Mehrleistungen auf der RS3 nach Wilhelmshaven zu bestellen. Dies ermöglicht der DB InfraGO Mehreinnahmen durch zusätzliche Trassenentgelte.

Beim Bundesförderprogramm GVFG hat das Land Niedersachsen vorsorglich den Bau des Mittelbahnsteigs Sande als kapazitätssteigernde Maßnahme vorgemerkt. Allerdings zeigt sich, dass sich der Bund derzeit der Förderung kapazitätssteigernder Maßnahmen im Bereich von Stationen mit der dafür vorgesehenen Förderquote von 75 % entzieht. Dieses erschwert die Finanzierung zusätzlich erheblich.