

**Antwort auf eine Große Anfrage**

- Drucksache 16/214 -

Wortlaut der Großen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 26.05.2008

**Zustand und Zukunft des Bahnverkehrs in Niedersachsen**

Der Schienenverkehr entwickelt sich immer mehr zur Schlüsselverkehrstechnologie der Zukunft für Transport und individuelle Mobilität. Die wesentlichen Systemvorteile in einem Flächenland wie Niedersachsen sind Energieeffizienz, Klimafreundlichkeit und flächendeckende Erschließung. Zugleich bündeln sich immer mehr Kompetenzen und Verantwortlichkeiten für den Schienenverkehr auf Landesebene, und ebenso wachsen die daraus resultierenden Herausforderungen und der Entscheidungsbedarf. Herausragende Themen mit großen Auswirkungen auf Niedersachsen sind die laufenden Bahnprivatisierungspläne des Bundes, die Engpässe bei der Finanzierung des ÖPNV durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel, der enorme Nachfragedruck im Schienengüterverkehr insbesondere aufgrund der boomenden Nordseehäfen und der schlechte Erhaltungszustand vieler Gleiskörper, Signalanlagen und Brücken. Um hierzu als Landtag in Zukunft die richtigen politischen Finanz- und Strukturentscheidungen aus einer realistischen Bedarfs- und Problemsicht treffen zu können, wurde die folgende Große Anfrage erarbeitet. Alle Fragen beziehen sich auf das gesamte in Niedersachsen vorhandene DB- und NE-Netz einschließlich derzeit nicht genutzter, aber gewidmeter Bahntrassen sowie alle vorhandenen Bahnverkehre und nicht nur den Teil, für den die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH Aufgabenträger ist. Andere Bundesländer wie Berlin/Brandenburg (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg - VBB) haben bereits eine ausführliche Qualitätsanalyse zum Netzzustand erstellen lassen. Diese Anfrage soll für Niedersachsen eine ähnliche Planungsgrundlage schaffen.

Bei der Beantwortung bitten wir, soweit möglich, um eine Differenzierung nach den beiden Teilnetzen links (Alt-Bezirk Weser-Ems) und rechts (Alt-Bezirke Lüneburg, Hannover, Braunschweig) der Weser. Die Beantwortung soll zumindest an den bezeichneten Stellen in Form von grafischen Darstellungen des Streckennetzes in Niedersachsen mit Streckennummern, Namen der Streckenendpunkte und/oder anderen markanten Orten erfolgen.

Wir fragen die Landesregierung:

- I. Netzzustand und übriger Sachstand der Eisenbahninfrastruktur
  - A. Geschwindigkeiten, Zweigleisigkeit, Elektrifizierung, Ausnutzung
    1. Auf welchen Strecken in Niedersachsen können normalerweise welche Höchstgeschwindigkeiten gefahren werden (bitte grafische Darstellung und nach Güter- und Personenverkehr differenzieren)?
    2. Welche Strecken werden als Hauptbahn, welche als Nebenbahn betrieben?
    3. Welche Strecken sind zweigleisig, welche nur eingleisig ausgebaut (bitte grafische Darstellung)?
    4. Welche eingleisig betriebenen Strecken haben von wo bis wo ein zweigleisiges Plannum?
    5. Welche Strecken sind elektrifiziert (bitte grafische Darstellung)?
    6. Welche Strecken sind mit wie vielen Fahrten pro Tag pro Richtung belegt (bitte grafische Darstellung, nach Güter- und Personenverkehr differenzieren und hinsichtlich der Fahrtenanzahl in Zehnerschritten kategorisieren, analog VVB)?

7. Wie viele Fahrgäste fahren pro Tag auf welchen Strecken (bitte grafische Darstellung, nach Nah- und Fernverkehr differenzieren und hinsichtlich der Fahrgastzahl sinnvoll kategorisieren)?
8. Wie viele Tonnen Güter pro Tag bzw. Jahr werden durchschnittlich auf welchen Strecken transportiert?
9. Welche Strecken werden derzeit weit unter dem durchschnittlichen Wirtschaftsergebnis betrieben?

B. Mängel

1. Auf welchen Streckenabschnitten bestehen aufgrund von welchen Mängeln (kategorisiert nach Mängeln an Oberbau, Unterbau, Brücken, Weichen, Signalen und Bahnübergängen) Geschwindigkeitseinschränkungen (bitte grafische Darstellung und nach Personen-/Güterverkehr differenzieren)?
2. Auf welchen Strecken wurden seit der Bahnreform Langsamfahrstellen nicht beseitigt und die reduzierte Geschwindigkeit als Streckengeschwindigkeit übernommen?
3. Welche Fahrzeitverluste entstehen auf den betroffenen Strecken jeweils prozentual zur Streckenfahrzeit (bitte grafische Darstellung, nach Nah-/Fernverkehr und Personen-/Güterverkehr differenzieren und in Vierprozentschritten kategorisieren, analog VVB)?
4. Wie lang sind die betroffenen Strecken, wie groß ist der Fahrzeitverlust je Strecke absolut und (zum Folgenden bitte grafische Darstellung und in Zehnprozentschritten kategorisieren) in prozentualer Relation zur Streckenlänge jeweils (alles bitte nach Nah-/Fernverkehr und Personen-/Güterverkehr differenzieren)?
5. Wie hoch schätzt die Landesregierung die Investitionskosten für Instandsetzungsarbeiten und Modernisierungen, differenziert nach Brücken, Bahnübergängen, Signaltechnik und den übrigen Maßnahmen am Gleiskörper, um die Geschwindigkeitseinschränkungen insgesamt aufheben zu können, und wann sind die Sanierungen vorgesehen?
6. Wie lang sind die Gesamtnetze für Personen- und Güterverkehr in Niedersachsen, wie lang jeweils die Abschnitte mit Geschwindigkeitseinschränkungen insgesamt und wie das prozentuale Verhältnis dieser Summen jeweils zueinander?
7. Wie groß sind die Fahrzeitverluste durch Langsamfahrstellen insgesamt jeweils im Personen- und Güterverkehr?
8. Wie viele Fahrgäste fahren durchschnittlich pro Tag auf den einzelnen Strecken mit Geschwindigkeitseinschränkungen (bitte grafische Darstellung und sinnvoll nach Fahrgastzahlen kategorisieren)?
9. Wie viele Güterzüge fahren durchschnittlich pro Tag auf den einzelnen Strecken mit Geschwindigkeitseinschränkungen (bitte grafische Darstellung und sinnvoll nach Zuganzahl kategorisieren)?
10. Welche Zeitverluste ergeben sich auf den einzelnen Strecken pro Tag aus der Multiplikation der Fahrgast- bzw. Güterzugzahlen mit den entsprechenden Fahrzeitverlusten (bitte grafische Darstellung und sinnvoll kategorisieren)?
11. Bei welchen Streckenabschnitten, die noch nicht von Geschwindigkeitseinschränkungen betroffen sind, sieht die Landesregierung Sanierungsbedarf und wann sind die Sanierungen vorgesehen?
12. Wie hoch waren die Aufwendungen für Instandsetzung und Sanierung für die Bahn jeweils in den vergangenen fünf Jahren in Niedersachsen, aufgeschlüsselt nach Aufwendungen für den Netzbereich der DB AG und dem Netz der NE Bahnen?

- C. Umsteigeknoten
1. An welchen SPNV-Umsteigeknoten und auf welchen Strecken sind wie viele Linien auf die übrigen ÖPNV-Anschlüsse abgestimmt (bitte grafische Darstellung und zu den Strecken in Zehnerschritten nach abgestimmten ÖPNV-Linien kategorisieren)?
  2. Welche minimalen und maximalen Übergangszeiten definieren dabei einen „Anschluss“?
  3. Welche zusätzlichen Umsteigeknoten zum ÖPNV sind geplant?
  4. Wo ist möglicherweise der Wegfall von Umsteigeknoten geplant?
  5. Wo resultieren aus Defiziten bei der Schieneninfrastruktur Fehlanlüsse (keine Anschlüsse lt. Antwort I.C.2)? Wie häufig am Tag? Welche Maßnahmen sind hier erforderlich, Anschlüsse herzustellen?
  6. Wo resultieren aus in Landesgrenznähe gebrochenen Regionalzugverkehren Fehlanlüsse? Wie häufig am Tag? Welche Maßnahmen sind hier erforderlich, Anschlüsse herzustellen?
  7. Wo bestehen ggf. aus Ausschreibungen der Aufgabenträger oder aufgrund mangelhafter Betriebskonzepte Fehlanlüsse? Wie häufig am Tag? Welche Maßnahmen sind hier erforderlich, Anschlüsse herzustellen?
- D. Vertaktung des Personenverkehrs
1. Auf welchen Bahnstrecken gilt ein Taktfahrplan (differenziert nach Werktagen und Wochenende)?
  2. Welche dieser Takte sind mit welchen Takten an welchen Taktknotenpunkten verknüpft?
  3. Wo gibt es Verknüpfungsprobleme, z. B. wegen Landesgrenzen oder verschiedener Bahnunternehmen?
  4. Wie bewertet die Landesregierung die Idee des sogenannten Deutschland-Taktes?
  5. Welche Möglichkeiten sieht sie zur weiteren Verbreitung und Verknüpfung von Taktfahrplänen, und welche Hindernisse sieht sie?
  6. Auf welchen Strecken verkehrt während der Betriebszeiten nicht mindestens alle zwei Stunden ein Reisezug (Differenzierung nach Werktagen und Wochenende)?
- E. Personenverkehrswachstum
1. Wie hat sich die Zahl der jährlichen Personenkilometer und Platzkilometer in Niedersachsen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach einzelnen Jahren differenzieren)?
  2. Wo gibt es Engpässe in der Bewältigung des Fahrgastaufkommens?
  3. Wie prognostiziert die Landesregierung die Nachfrage im Personenverkehr hinsichtlich der Personenkilometer jeweils für die Zeit bis zum Jahr 2015 und bis zum Jahr 2025?
- F. Güterverkehrswachstum
1. Wie viele Güterzüge fahren jeweils in den letzten zehn Jahren pro Jahr in Niedersachsen?
  2. Wie viele Güterzüge fahren im letzten Jahr im Transit durch Niedersachsen von außerhalb Niedersachsens nach außerhalb (bitte nach Start- und Zielpunkten differenzieren)?
  3. Wie viele Güterzüge fahren im letzten Jahr von außerhalb nach Niedersachsen hinein (bitte nach Start- und Zielpunkten differenzieren)?

4. Wie viele Güterzüge fahren im letzten Jahr aus Niedersachsen heraus (bitte nach Start- und Zielpunkten differenzieren)?
5. Wie prognostiziert die Landesregierung die Nachfrage im Schienengüterverkehr hinsichtlich der Zahl der Güterzüge und der Haupt(transport)strecken/-richtungen jeweils für die Zeit bis zum Jahr 2015 und bis zum Jahr 2025?
6. Mit welchen Kapazitätserweiterungen und/oder Ausbaumaßnahmen kann das erwartete Gütermengenwachstum im Eisenbahnbereich in Niedersachsen bis zum Jahr 2015 bzw. 2025 bewältigt werden?
7. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, den zweigleisigen Ausbau mit Elektrifizierung von Wilhelmshaven aus für den erwarteten Güterverkehr aus dem JadeWeserPort nicht in Oldenburg enden zu lassen, sondern bis Osnabrück fortzuführen?
8. Liegen der Landesregierung Anfragen von Unternehmen mit hohem Transportaufkommen wie beispielsweise aus der Stahl- oder Automobilindustrie für zusätzlichen Bedarf an Gütertransporten vor, und wie sieht dieser Bedarf ggf. hinsichtlich Umfang und Strecke aus?

## II. Kapazitätserweiterungen

1. An welchen Stellen sind zurzeit Ausweich- und Überholgleise im Bau, und bis wann soll ihr Bau abgeschlossen sein?
2. An welchen Stellen sind Ausweich- und Überholgleise in Planung, und bis wann soll ihr Bau abgeschlossen sein?
3. Auf welchen Strecken und bis wann hält die Landesregierung den Bau von Ausweich- und Überholstrecken darüber hinaus für erforderlich?
4. Für welche Strecken und für wann wurde Bedarf an Ausweich- oder Überholstrecken bei der Landesregierung angemeldet, ohne dass die Landesregierung bisher darüber entschieden hätte?
5. Wo wurden in den vergangenen fünf Jahren Ausweich- und Überholgleise abgebaut, und wie war das Land darin planerisch eingebunden?
6. Sind zukünftig weitere (und ggf. welche) Abbaumaßnahmen von Ausweich- und Überholgleisen geplant?
7. Welche Strecken werden zurzeit mehrgleisig ausgebaut, und bis wann soll ihr Bau abgeschlossen sein?
8. Für welche Strecken ist der mehrgleisige Ausbau in Planung, und bis wann soll der Bau abgeschlossen sein?
9. Auf welchen Strecken und bis wann hält die Landesregierung den mehrgleisigen Ausbau darüber hinaus für erforderlich?
10. Für welche Strecken und für wann wurde Bedarf an mehrgleisigem Ausbau bei der Landesregierung angemeldet, ohne dass die Landesregierung bisher darüber entschieden hätte?
11. Welche weiteren Maßnahmen sind bis zum Jahr 2015 bzw. 2025 zur Erhöhung der Kapazitäten bestehender Strecken/Knoten in Niedersachsen geplant?

## III. Bahnhöfe und Serviceeinrichtungen

## A. Fahrkartenverkauf

1. Wie viele Bahnhöfe und Haltepunkte gibt es in Niedersachsen, und wie viele davon dienen
  - a) ausschließlich dem Nahverkehr,
  - b) dem Fernverkehr,
  - c) als ICE-Halt?
2. An welchen Bahnhöfen in Niedersachsen sind nationale Fahrkarten am personenbedienten Schalter erhältlich?
3. An welchen Bahnhöfen in Niedersachsen sind internationale Fahrkarten am personenbedienten Schalter erhältlich?
4. An wie vielen Bahnhöfen und Haltepunkten in Niedersachsen sind bundesweite Fahrkarten am Automaten erhältlich?
5. An wie vielen Bahnhöfen und Haltepunkten in Niedersachsen sind nur Nahverkehrsfahrkarten am Automaten erhältlich?
6. An welchen Bahnhöfen in Niedersachsen sind Reisebüros vorhanden, die Bahnprodukte vertreiben?
7. Auf welchen Strecken bzw. bei welchen Verkehrsunternehmen sind Fahrkarten im Zug am Automaten für den Nahverkehr erhältlich (bitte grafische Darstellung)?

## B. Zugang für Menschen mit eingeschränkter Mobilität

1. Welche niedersächsischen Bahnhöfe und Haltepunkte sind einschließlich eines Zugangs zum ÖPNV für alle Bahnsteige und Zugänge vollständig barrierefrei, und welche sind es bisher nicht?
2. Welche niedersächsischen Bahnhöfe und Haltepunkte sind einschließlich eines Zugangs zum ÖPNV so gestaltet und ausgestattet, dass Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer dort selbstständig auf den Bahnsteig und zu den ÖPNV-Verkehrsmitteln gelangen können?
3. An welchen dieser Bahnhöfe und Haltepunkte gibt es Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, bzw. welche Zugverbindungen verfügen über Züge mit integrierter Einstiegshilfe?
4. Welche Bahnhöfe und Haltepunkte sollen nach den Planungen der Landesregierung in den einzelnen Jahren bis 2014 im Sinne der Frage 1 barrierefrei ausgebaut werden?
5. Welche Bahnhöfe und Haltepunkte sollen nach Planungen der Landesregierung in den einzelnen Jahren bis 2014 im Sinne der Frage 2 ausgebaut werden?
6. Welche Bahnhöfe und Haltepunkte sollen nach Planungen der Landesregierung in den einzelnen Jahren bis 2014 mit Einstiegshilfen im Sinne der Frage 3 ausgebaut werden?
7. Wer trägt zu welchen Teilen die Kosten für die in den vorhergehenden Fragen genannten Vorhaben?

## C. Sonstige Serviceeinrichtungen

1. Welche niedersächsischen Bahnhöfe und Haltepunkte sind nicht mit einem Wartehäuschen oder Wetterschutz ausgestattet?
2. Wann sollen diese Einrichtungen wo gebaut werden?
3. Welche niedersächsischen Bahnhöfe und Haltepunkte sind nicht mit Toiletten für Bahnreisende ausgestattet?
4. Wann sollen diese Einrichtungen wo gebaut werden?
5. Welche niedersächsischen Bahnhöfe und Haltepunkte sind nicht mit funktionierenden Gepäckförderbändern entlang der Treppen für Bahnreisende ausgestattet?
6. Wann sollen diese Bänder wo gebaut werden?
7. Welche niedersächsischen Bahnhöfe und Haltepunkte sind nicht mit Fahrtrichtungsanzeigern an den Bahnsteigen ausgestattet?
8. Wann sollen diese Anzeiger wo angebracht werden?

## D. Güterverkehrszentren (GVZ) und sonstige Güterumschlagsanlagen Schiene-Straße/Schiene-Schiff (GUA)

1. Wie viele GVZ und GUA sind in Niedersachsen vorhanden (bitte in jeweils drei sinnvolle Größenklassen kategorisieren)?
2. Wo befinden sich die GVZ und GUA der beiden größeren Kategorien, über welche Kapazitäten verfügen diese jeweils, und wie hoch ist ihre Auslastung?
3. Wo gibt es angesichts der Nachfrageprognose 2015/2025 welchen konkreten Bedarf für Erweiterungen oder Neubauten von GVZ/GUA?

## IV. Wieder-/Neueröffnung von Haltestellen

1. Welche Fahrgastschwollenwerte sind für die Wiedereröffnung bzw. Neueröffnung von Haltestellen maßgebend?
2. Unter welchen Voraussetzungen werden Kosten-Nutzen-Analysen zur Wieder- bzw. Neueröffnung von Haltestellen zukünftig vorgenommen?
3. Welche Bahnhöfe und Haltepunkte sind hinsichtlich einer Wieder-/Neueröffnung unter den sich positiv wandelnden Rahmenbedingungen absehbar zukünftig untersuchenswert, u. a. Oldenburg–Wechloy, Osnabrück–Rosenplatz, Vehrte, Bunde, Ihrhove, Alfhausen, Ostiem, Kayhauserfeld, Apen, Jaderberg, Golzwarden, Hahn-Lehmden, Kirchhammelwarden, Blexen, Adendorf, Rosdorf?

## V. Ausschreibungskriterien in Wettbewerbsverfahren

1. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, den bisher in den Wettbewerbsverfahren geltenden Wert von 30 % Zugbegleiterpräsenz im Nahverkehr insbesondere unter den Gesichtspunkten Sicherheit in den Zügen, Hilfestellung für und Auskunftserteilung an Fahrgäste sowie Vorbeugung gegen Schwarzfahren zu erhöhen?
2. Sollte nicht zumindest in den Abend- und Nachtstunden eine 100%-Präsenz der Zugbegleitung aus Sicherheitsgründen gewährleistet sein?

## VI. Reaktivierung und Neubau von Bahnstrecken

1. Hält die Landesregierung Machbarkeitsstudien für die Aufnahme von Güterverkehr und/oder Personeneisenbahnverkehr z. B. für die Strecken Rinteln–Bad Eilsen–Stadthagen, Uelzen–Dannenberg, Wittlingen–Brome–Rühen, Lüneburg–Amelinghausen–Soltau, Dannenberg–Lüchow–Salzwedel, Sulingen–Bassum, Aurich–Esens–Wittmund, Emlichheim–Nordhorn–Bad Bentheim, Quakenbrück–Spelle–(Rheine–

Rhein/Ruhr), Rodenkirchen–Varel–Westerstede, Brake–Oldenburg, Osnabrück–Mettingen–Recke und durch eine der Wesertunnelröhren mit Anschluss im Westen an die Zuglinie Nordenham–Hude und im Osten an die Linie Bremerhaven–Bremen für sinnvoll, und welche Kosten wären damit jeweils voraussichtlich verbunden?

2. Wann wird die Landesregierung ggf. Studien hierzu oder weitere ggf. sinnvolle Netzergänzungen beauftragen, und bis wann sollen sie fertiggestellt sein?

**Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- 44.1 - 01424/1 -

Hannover, den 02.09.2008

Die Landesregierung misst der Anbindung aller Wirtschaftsräume eine hohe Bedeutung bei. Dabei sollen im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft gleichwertig berücksichtigt werden.

Im Bereich der Eisenbahn kommt der Deutschen Bahn AG sowohl beim Erhalt und Ausbau des Schienennetzes als auch bei der Verkehrsabwicklung eine maßgebliche Rolle zu. So ist mit Inkrafttreten der Bahnreform im Jahr 1994 die Deutsche Bahn AG als privatrechtlich organisiertes Unternehmen Eigentümer und Betreiber der Schieneninfrastruktur der Schienenwege des Bundes. Die in Artikel 87 e Abs. 4 des Grundgesetzes festgelegte Verantwortung des Bundes für die Schieneninfrastruktur der Eisenbahn und des Bundes wird durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz sowie durch § 22 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes konkretisiert. Die Mitwirkungsrechte der Länder sind danach stark eingegrenzt. Daneben betreiben sogenannte Nichtbundeseigene Eisenbahnen eigene Schienennetze ebenfalls in eigener unternehmerischer Verantwortung. Insgesamt sind in Niedersachsen 24 Eisenbahnunternehmen aktiv, die eigene Schienenwege betreiben; das Land ist allein bei den Verkehrsbetrieben Elbe Weser GmbH Gesellschafter und insoweit in Unternehmensentscheidungen eingebunden.

Vor diesem Hintergrund stößt das Land primär über vertragliche Regelungen oder Zuwendungen aus seiner Sicht bedeutende Infrastrukturvorhaben an. So konnten für die Sanierung der Strecke Hude–Nordenham ein „Fahrplan“ aufgestellt, die Strecke Ocholt–Sedelsberg in ihrem Bestand gesichert und zahlreiche Regionalstrecken im Weserbergland und im Vorharz modernisiert werden. Ferner hat das Land über Zuwendungen wichtige Impulse für die Modernisierung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Niedersachsen gesetzt; beispielhaft genannt seien

- der Auf- und Ausbau der S-Bahn-Netze in den Ballungsräumen Hannover und Hamburg,
- die Reaktivierung des „Haller Willem“ Osnabrück–Dissen/Bad Rothenfelde und
- der Ausbau der Strecken Oldenburg–Osnabrück sowie Bennemühlen–Walsrode zur besseren Anbindung dieser Regionen an die überregionalen Verkehrsknoten.

Des Weiteren hat das Land durch die Vorfinanzierung von Planungskosten z. B. für das Ausbauvorhaben Stelle - Lüneburg und für die Anbindung des JadeWeserPorts wichtige Anstöße zur Realisierung dieser als dringlich anerkannten Vorhaben gegeben.

Ausgehend von den oben dargestellten Rahmenbedingungen liegt die Verantwortung für Erhalt und Ausbau des Schienennetzes dennoch bei den jeweiligen Infrastrukturunternehmen. Dieses gilt grundsätzlich auch für den Schienenpersonenfernverkehr, der mit der Bahnreform liberalisiert und für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen geöffnet wurde.

Die folgenden Ausführungen stützen sich daher, soweit nicht das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr oder im Einzelfall über geeignete eigene Informationen verfügt, grundsätzlich auf die Angaben der jeweiligen Eisenbahnunternehmen und der kommunalen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr.

Eine grafische Aufbereitung ist mangels verfügbarer Daten und wegen des unverhältnismäßig hohen Aufwands nur für Teilbereiche möglich; wegen der kartografischen Darstellung wesentlicher Infrastrukturmerkmale wird auf den „Eisenbahnatlas Deutschland“, herausgegeben vom Verlag Schweers + Wall GmbH, hingewiesen.

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

I. Netzzustand und übriger Sachstand der Eisenbahninfrastruktur

A. Geschwindigkeiten, Zweigleisigkeit, Elektrifizierung, Ausnutzung

Zu 1, 2 und 3: Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf **Anlage 1** verwiesen. Genannt ist jeweils die maximale Höchstgeschwindigkeit einer Strecke, auch soweit diese nur abschnittsweise gefahren werden kann. Die Geschwindigkeit, mit der ein Zug höchstens fahren darf, ist nach § 40 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung insbesondere abhängig von der Bauart der einzelnen Fahrzeuge, der Art und Länge der Züge sowie der Bremsverhältnisse; pauschale Aussagen differenziert nach Güter- und Personenverkehren sind daher nicht möglich; im Übrigen wird auf die Vorbemerkung Bezug genommen.

Zu 4: Der Landesregierung liegen entsprechende Informationen nicht vor.

Zu 5: Es wird auf **Anlage 1** verwiesen.

Zu 6: Die Vermarktung der Schieneninfrastruktur und Zuweisung einzelner Zugtrassen ist eine rein unternehmerische Aufgabe. Der Landesregierung liegen hierüber keine hinreichenden Informationen vor.

Zu 7: Angaben zum Personenfernverkehr liegen der Landesregierung nicht vor. Bezüglich des Personennahverkehrs wird auf **Anlage 2** verwiesen.

Zu 8: Für den Bereich der Bundesschienenwege liegen der Landesregierung keine Daten vor. Für den Bereich der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen wird auf **Anlage 3** verwiesen.

Zu 9: Konkrete Aussagen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen liegen der Landesregierung nicht vor; soweit Informationen einzelner Eisenbahnunternehmen vorliegen, muss überwiegend von einem deutlich unterdurchschnittlichen Wirtschaftsergebnis ausgegangen werden.

B. Mängel

Zu 1: Es wird auf **Anlage 4** verwiesen.

Zu 2: Nach Auskunft der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurden Langsamfahrstellen in den Bereichen Bohmte/Bruchheide-Schwegermoor, Preuß. Oldendorf/Holzhausen und Ankum/Bersenbrück im fraglichen Zeitraum nicht beseitigt und die reduzierte Geschwindigkeit als Streckengeschwindigkeit übernommen.

Zu 3.: Entsprechende Informationen liegen der Landesregierung nicht vor.

Zu 4: Zur Länge der betroffenen Strecken wird auf **Anlage 4** verwiesen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Zu 5: Instandsetzung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur ist, wie bereits in der Vorbemerkung erläutert, eine unternehmerische Aufgabe. Der Landesregierung ist daher eine seriöse Schätzung der Investitionskosten mangels näherer Informationen nicht möglich.

Zu 6: Das Schienennetz in Niedersachsen ist insgesamt 4 475 km lang. Unter Berücksichtigung auch der Geschwindigkeitseinschränkungen, die sich aus der Absenkung der tatsächlich zulässigen Geschwindigkeit gegenüber der technisch möglichen Höchstgeschwindigkeit ergeben, bestehen Einschränkungen auf insgesamt 207,2 km Länge. Damit bestehen auf 4,6 % des Schienennetzes Einschränkungen in der betrieblichen Nutzung; im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage I. A. 6. Bezug genommen.

Zu 7: Der Landesregierung liegen keine entsprechenden Informationen vor.

Zu 8: Der Landesregierung liegen nur Nutzungszahlen für den Schienenpersonennahverkehr

vor. Im Einzelnen wird auf **Anlage 4** verwiesen.

- Zu 9: Für den Bereich der Bundesschienenwege liegen der Landesregierung entsprechende Informationen nicht vor. Im Übrigen wird auf **Anlage 4** verwiesen.
- Zu 10: Entsprechende Informationen liegen der Landesregierung nicht vor.
- Zu 11: Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.
- Zu 12: Der Landesregierung liegen Informationen für das Schienennetz der DB AG nicht vor. Im Bereich der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind in den letzten fünf Jahren über 44 Mio. Euro aufgewandt worden.

#### C. Umsteigeknoten

- Zu 1: Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz sieht vor, dass das Angebot des straßengebundenen ÖPNV an das Bedienungsangebot des Schienenpersonennahverkehrs anzupassen ist. Landesweite Informationen zum Umfang der Anschlussverbindungen liegen nicht vor; eine Erhebung wäre angesichts der Vielzahl der Linien und der unterschiedlichen Angebotsdichte im Tages- wie im Wochenverlauf mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.
- Zu 2: Hinsichtlich der Umsteigebeziehungen Zug-Zug wird auf **Anlage 5** verwiesen. Die Übergangszeiten zwischen Zug und Straßen gebundenem ÖPNV sind individuell nach Maßgabe der räumlichen, baulichen und sonstigen Gegebenheiten festzulegen. Diese Daten liegen der Landesregierung mangels Zuständigkeit nicht vor und können nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand erhoben werden.
- Zu 3: Zusätzliche Umsteigeknoten sind in Braunschweig-West, Hannover-Waldhausen, Hannover/Braunschweiger Platz und Othfresen geplant.
- Zu 4: Der Landesregierung liegen keine Hinweise vor, dass ein Wegfall von Umsteigeknoten geplant ist.
- Zu 5: Fehlschlüsse, die auf Defizite an der vorhandenen Schieneninfrastruktur zurück zu führen sind, bestehen nach Kenntnis der Landesregierung nicht.
- Zu 6: Im zurzeit geltenden Fahrplan 2008 bestehen nach Kenntnis der Landesregierung keine entsprechenden Fehlschlüsse.
- Zu 7: Fehlschlüsse auf Grund von Ausschreibungen oder Betriebskonzepten bestehen nach Informationen der Landesregierung derzeit nicht.

#### D. Vertaktung des Personenverkehrs

- Zu 1: Im Personenfernverkehr gibt es an allen Wochentagen ein vertaktetes Angebot auf folgenden Relationen:
- Hamburg–Hannover–Göttingen–Zürich/Stuttgart
  - Hamburg/Bremen–Hannover–Göttingen–München
  - Düsseldorf/Köln–Hannover–Wolfsburg–Berlin
  - Berlin–Wolfsburg–Göttingen–München/Basel
  - Hamburg–Bremen–Osnabrück–Köln–Mannheim/Frankfurt
  - Stralsund–Hamburg–Uelzen–Hannover–Göttingen–Karlsruhe
  - Köln–Hannover–Braunschweig–Leipzig
  - Oldenburg–Hannover–Helmstedt–Leipzig

- Luxemburg–Köln–Emden

Auf allen niedersächsischen Eisenbahnstrecken, auf denen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr angeboten werden, gilt ein Taktfahrplan mit Ausnahme der Strecken Lüneburg–Dannenberg, Emden Hbf–Emden–Außenhafen, Langeoog Bahnhof–Langeoog–Hafen und Borkum–Borkum Reede sowie des Streckenabschnittes (Bremen -) Langwedel–Soltau; wegen der Einzelheiten wird auf **Anlage 6** verwiesen.

- Zu 2: Im Schienenpersonenfernverkehr bestehen Umsteigeknoten in
- Braunschweig (IC-Linien Leipzig–Braunschweig - ICE-Linie Frankfurt–München/Basel),
  - Göttingen (ICE-Linie Berlin–Göttingen - ICE-Linie Würzburg–München und IC-Linie Gießen–Frankfurt) und
  - Hannover: Übergänge zwischen den meisten Ost-West-Fernzügen untereinander und mit dem Nord-Süd-ICE-Verkehr.

Hinsichtlich des Schienenpersonennahverkehrs wird auf **Anlage 6** verwiesen.

- Zu 3: Der Landesregierung liegen keine Hinweise auf entsprechende Probleme vor.
- Zu 4: Die Einführung von Taktfahrplänen sowohl im Personenfern- als auch im -nahverkehr hat bundesweit zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung geführt. Allerdings begrenzen Taktfahrpläne die Flexibilität in der Angebotsplanung. Da die gesetzlichen Rahmenbedingungen beim Zugang zur Schieneninfrastruktur vorsehen, dass grenzüberschreitende Zugtrassen in der Regel Vorrang zum Beispiel vor vertakteten nationalen Verkehren genießen, bleibt zum einen abzuwarten, ob Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im Vorfeld des gesetzlich geregelten Verfahrens zur Vergabe von Zugtrassen zu einer entsprechenden einheitlichen Willensbildung finden, zum anderen, ob eine langfristige, verlässliche Infrastrukturplanung auf einen entsprechenden, bundesweiten Taktfahrplan ausgerichtet werden kann, um durch Aus- und Neubauvorhaben mögliche Fahrzeitgewinne in entsprechende Reisezeitvorteile umsetzen zu können.
- Zu 5: Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen ist, wie bereits dargestellt, weitgehend vertaktet. Eine Ausdehnung der Takte wird von den Aufgabenträgern in Abhängigkeit von den finanziellen Rahmenbedingungen, der Nachfragesituation und den infrastrukturellen Möglichkeiten ausgelotet. Das Fernverkehrsangebot wird allein in unternehmerischer Verantwortung konzipiert; insofern ist die weitere Verbreitung und Verknüpfung in hohem Maße von der künftigen Angebotsplanung der im Fernverkehr aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen abhängig.
- Zu 6: Auf den Strecken Borkum Bahnhof–Borkum Hafen, Emden Hbf–Emden–Außenhafen, Langeoog Hafen–Langeoog Bahnhof und Lüneburg–Dannenberg verkehrt während der Betriebszeiten nicht mindestens alle zwei Stunden ein Reisezug, dies gilt für alle Wochentage. Auf der Strecke (Bremen -) Langwedel–Soltau wird die in der Fragestellung unterstellte Bedienungshäufigkeit werktäglich nicht erreicht; an Sonn- und Feiertagen wird die Strecke Braunschweig–Gifhorn–Wieren nicht mindestens zweistündlich bedient.

#### E. Personenverkehrswachstum

- Zu 1: Entsprechend aufbereitete Daten liegen der Landesregierung nicht vor.
- Zu 2: Nach Mitteilung der DB AG bestehen im Schienenpersonenfernverkehr Engpässe auf den Achsen Hamburg–Frankfurt, Berlin–Frankfurt und Berlin–Rhein/Ruhr. Daher soll - zusätzlich zu den seit dem Jahr 2002 bis zu 25 zusätzlichen Entlasterzügen im Wochenendverkehr die heute über das Leinetal verkehrende IC-Linie Hamburg–Frankfurt–Karlsruhe - ab Dezember 2009 über die Schnellfahrstrecke Hannover - Göttingen geführt werden, um durch Beschleunigung der IC-Züge zu einer besseren Verteilung der Reisenden Nachfrage im Nord-Südverkehr zwischen den Produkten ICE und IC zu kommen. Im Schienenpersonennahverkehr bestehen nach Mitteilung der Aufgabenträger regelmäßig Engpässe in ausgewählten Zügen und Zeitlagen auf den Zulaufstrecken nach Hamburg und Hannover,

im S-Bahn-Netz Hannover sowie auf den Strecken Salzgitter-Bad–Braunschweig und Wolfsburg–Braunschweig; diese Spitzenbelastungen treten jeweils nur im Ballungsraumverkehr und damit kurzzeitig auf.

- Zu 3: Der Landesregierung liegen dezidierte Prognosen nicht vor. Sie geht auf mittlere Sicht tendenziell von einer weiter ansteigenden Nachfrage im Personenverkehr aus, während die Rahmenbedingungen für den Personennahverkehr langfristig weniger günstig eingeschätzt werden.

#### F. Güterverkehrswachstum

- Zu 1 bis 4: Die Fragen 1, 2, 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechende Daten liegen der Landesregierung nicht vor. Zur Entwicklung des Güterverkehrs werden hilfsweise die Trassenkilometer, die das Verkehrsaufkommen in Form der zurückgelegten Wegstrecke widerspiegeln, dargelegt:

Jahr	Transportleistung in Trassenkilometern
1998	33 528 780
1999	33 169 576
2000	33 150 566
2001	33 841 146
2002	32 633 597
2003	32 839 022
2004	34 782 452
2005	34 983 373
2006	38 183 930
2007	42 923 006

- Zu 5: Die Landesregierung erwartet eine weitere, zum Teil deutliche Zunahme des Güterverkehrs; dies gilt insbesondere für den Zu- und Ablauf von den Seehäfen. So werden bis zum Jahr 2015 Zunahmen beim Hinterlandverkehr aus dem Hafen Hamburg von mindestens 200 %, aus den bremischen Häfen von 100 % und aus den niedersächsischen Häfen von 50 % erwartet.

- Zu 6: Der Bedarfsplan Schiene des Bundesschienausbaugesetzes sieht gerade zur Bewältigung des Gütermengenwachstums verschiedene Ausbaumaßnahmen vor. Die Landesregierung geht davon aus, dass durch die Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen Stelle - Lüneburg und Oldenburg–Wilhelmshaven sowie die im Sofortprogramm „Seehafenhinterlandverkehr“ vorgesehenen Maßnahmen eine Basis für die Bewältigung der prognostizierten Verkehre geschaffen wird; im Übrigen hat die Landesregierung eine Untersuchung in Auftrag gegeben, um notwendige und weitere, kurzfristig realisierbare Ausbaumaßnahmen identifizieren zu können, die speziell im Bereich der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen zusätzliche Infrastrukturkapazitäten schaffen könnten. Bezogen auf den Zielhorizont 2025 kann nach Einschätzung der Landesregierung das von der Bundesregierung im Masterplan Güterverkehr und Logistik aufgezeigte Maßnahmenbündel die Grundlage für die Bewältigung der prognostizierten Güterverkehre sein; aus der vom Land in Auftrag gegebenen Studie werden darüber hinaus Hinweise auch für den Zeitraum nach dem Jahr 2015 erwartet.

Zu 7: Die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg–Osnabrück ist Gegenstand der vom Land initiierten Untersuchung. Über die weiteren Schritte kann erst nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse entschieden werden.

Zu 8: Nein.

## II. Kapazitätserweiterungen

Zu 1: Ausweich- und Überholgleise befinden sich derzeit nicht in Bau.

Zu 2 Die Fragen 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

und 3: Die Planung und Realisierung von Ausweich- und Überholgleisen fällt in die Verantwortung der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Ferner bündelt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen aus Sicht der Nutzer Ausbauvorschläge und steht in unmittelbarem Dialog mit den Infrastrukturunternehmen; Die Landesregierung wertet diese Erhebungen aus, begleitet diese Vorschläge bei Bedarf und erwartet weitere Hinweise aus der Vorlage der vom Land initiierten Untersuchung.

Zu 4: Bedarf an Ausweich- oder Überholstrecken wurde bislang nicht angemeldet.

Zu 5: Das Land ist in derartige Rückbaumaßnahmen regelmäßig nicht eingebunden, weil bei Bundesschienenwegen diese Maßnahmen die Meldeschwelle des § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz nicht überschreiten. Bei Strecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist das Land im Rahmen der Planverfahren nach § 18 AEG als Planfeststellungsbehörde beteiligt; dem Land ist dabei allerdings kein eigener Gestaltungsspielraum eingeräumt.

An folgenden Stellen wurden nach Informationen der Landesregierung in den letzten fünf Jahren Ausweich- und Überholgleise zurückgebaut:

- im Bereich Ganderkesee im Zuge des Ausbaus der Strecke Hesepe–Delmenhorst, im Bereich Horneburg wegen der Verlängerung der S-Bahn Hamburg nach Stade, im Bereich Scharzfeld im Zuge des Stationsneubaus Bad Lauterberg–Barbis und in Wüstring wegen der Reaktivierung des dortigen Nahverkehrshaltes. In diese Maßnahmen war das Land planerisch eingebunden.
- In den Bereichen Bad Laer, Basdahl, Brillit, Eggestorf (Lüneburg), Gildehaus, Hankensbüttel, Hittfeld, Karlshöfen, Klecken, Müschen, Niedermarschacht, Nordholz, Oesingen, Spelle, Syke (Ost) und Worpswede wurden Rückbaumaßnahmen ohne entsprechende planerische Einbindung des Landes vorgenommen.

Zu 6: Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes HarzWeserNetz ist seitens der DB AG die Aufhebung verschiedener Bahnhöfe vorgesehen; das Konzept befindet sich derzeit in der Umsetzung. Im Rahmen von Spurplananpassungen auf der Strecke Oldenburg–Osnabrück sollen Ausweich-/Überholgleise in Ahlhorn, Höltinghausen, Cloppenburg und Bartmannsholte zurückgebaut werden. Ferner ist nach Auskunft der Osthannoverschen Eisenbahnen AG der Abbau eines Überholgleises in Bergen geplant.

Zu 7: Derzeit findet ein mehrgleisiger Ausbau von Eisenbahnstrecken nicht statt.

Zu 8: Folgende Vorhaben sind derzeit in der Planung:

- Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Wilhelmshaven–Oldenburg; Fertigstellung im Jahr 2011
- Dreigleisiger Ausbau Stelle - Lüneburg; Fertigstellung bis zum Jahr 2012
- Herstellung der Zweigleisigkeit Hildesheim–Braunschweig; Fertigstellung bis zum Jahr 2012.

Zu 9: Die Landesregierung begrüßt die Planungen des Bundes, im Rahmen der geltenden Bundesverkehrswegeplanung die Strecke Hannover–Minden mehrgleisig, die Y-Trasse einschließlich der Strecke Langwedel–Visselhövede sowie die Strecken Rotenburg–Verden, Nienburg–Minden und Uelzen–Stendal zweigleisig ausbauen zu wollen. Ausbaubedarf

sieht die Landesregierung ferner z. B. im Zulauf auf die Eisenbahnknoten Hannover, Bremen und Hamburg und auf der Strecke Oldenburg–Leer. Der Realisierung der Y-Trasse misst die Landesregierung höchste Priorität bei; weitere Konkretisierungen und deren zeitliche Einordnung können erst nach Vorlage der von der Landesregierung in Auftrag gegebenen Untersuchung erfolgen.

Zu 10: Entsprechender Bedarf wurde bei der Landesregierung bislang nicht angemeldet.

Zu 11: Über weitere Maßnahmen kann erst nach Abschluss der Untersuchung entschieden werden; auf die Antwort zu Frage I. F. 6. wird Bezug genommen.

### III. Bahnhöfe und Serviceeinrichtungen

#### A. Fahrkartenverkauf

Zu 1: In Niedersachsen gibt es insgesamt 385 Bahnhöfe und Haltepunkte, davon dienen

- a) 349 Bahnhöfe und Haltepunkte ausschließlich dem Nahverkehr,
- b) 36 Bahnhöfe und Haltepunkte dem Fernverkehr und
- c) 10 Bahnhöfe als ICE-Haltepunkt.

Zu 2 und 3: Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die personenbedienten Verkaufsstellen der DB AG Niedersachsen vertreiben grundsätzlich nationale und internationale Fahrkarten; wegen der Einzelzeiten wird auf die **Anlage 7** verwiesen. Soweit Verkaufsstellen nur ein eingeschränktes Angebot - national wie international - vorhalten, ist dieses vermerkt.

Zu 4: Automaten zum Erwerb bundesweiter Fahrkarten stehen an 91 Bahnhöfen und Haltepunkten zur Verfügung.

Zu 5: An 195 Bahnhöfen und Haltepunkten sind Automaten zum Erwerb von Nahverkehrsfahrkarten verfügbar.

Zu 6: Hierzu wird auf **Anlage 7** verwiesen.

Zu 7: In den Zügen der

- Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (Strecke: Bremerhaven–Buxtehude),
- NordWestBahn (Strecken: Esens–Sande, Delmenhorst–Hesepe, Wilhelmshaven–Osnabrück, Osnabrück–Bielefeld),
- eurobahn (Strecke Löhne–Bodenburg),
- Elbe-Saale-Bahn (Strecken Braunschweig–Stendal, Wolfsburg–Magdeburg),
- Cantus (Strecke Göttingen–Kassel),
- Veolia (Strecke Vienenburg–Halle) und
- WestfalenBahn (Strecken Bielefeld–Bad Bentheim, Osnabrück–Münster)

sind Fahrkarten im Zug erhältlich.

## B. Zugang für Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Zu 1: Hierzu wird auf Anlage 8 verwiesen.

Zu 2: Hierzu wird auf Anlage 8 verwiesen.

Zu 3: Hinsichtlich der stationären Einstiegshilfen an Bahnhöfen und Haltepunkten wird auf Anlage 8 verwiesen. Einstiegshilfen in Zügen stehen auf folgenden Linien zur Verfügung:

- metronom Hamburg–Bremen
- metronom Hamburg–Uelzen
- metronom Hamburg–Cuxhaven
- metronom regional Hamburg–Lüneburg
- metronom regional Hamburg–Tostedt
- metronom Uelzen–Göttingen
- NordWestBahn Wilhelmshaven–Osnabrück
- NordWestBahn Wilhelmshaven–Esens
- NordWestBahn Bremen–Vechta–Osnabrück
- RegionalBahn Cuxhaven–Bremerhaven
- RegionalExpress Hannover–Norddeich
- EVB Bremerhaven–Buxtehude
- RegionalExpress Bremerhaven–Osnabrück
- RegionalExpress Münster–Emden
- eurobahn Bünde–Bodenburg
- RegionalExpress Braunschweig–Rheine/Bielefeld (zum Teil)
- S-Bahn Hannover–Paderborn
- RegionalBahn Bad Harzburg–Kreiensen
- RegionalBahn Holzminden–Kreiensen
- RegionalBahn Ottbergen Northeim/Göttingen
- RegionalBahn Nordhausen–Göttingen und
- RegionalBahn Braunschweig–Herzberg
- WestfalenBahn Bielefeld–Osnabrück–Bad Bentheim
- WestfalenBahn Osnabrück–Münster.

Zu 4: Im Zuge der Erweiterung des S-Bahn-Netzes Hannover nach Hildesheim werden die Stationen Algermissen, Emmerke, Harsum, Hildesheim, Rethen und Sehnde sowie der Bahnhof Bersenbrück bis Ende 2008 vollständig barrierefrei gestaltet. Bis Ende 2009 sollen die Bahnhöfe Cloppenburg, Hann. Münden, Lingen und Quakenbrück umgebaut werden. Ferner sollen bis Ende 2010 im Zuge des Ausbaus der „Heidebahn“ Bennemühlen–Walsrode die Stationen Hodenhagen, Lindwedel, Schwarmstedt und Walsrode umgestaltet werden. Mit der Realisierung der vom Zweckverband Großraum Braunschweig geplanten RegionalStadtBahn Braunschweig sollen ferner bis Ende des Jahres 2012 die Stationen Bad Harzburg, Braunschweig-Beethovenstraße, Bienrode, Kralenriede, Leiferde-West, Leiferde-Ost, Nordbahnhof, Querum-Forststr., Querum-Pepperstieg, Rünigen, Wenden, Gifhorn(GF)-Bahnhof, GF-Stadt, GF-Calberlaher Damm, GF-Eyßelheideweg, GF-Imkerstraße, GF-Sandstraße, Oker, Isenbüttel, Börßum, Meine, Meine-Magdeburging,

Rötgesbüttel, SZ-Immendorf, SZ-Thiede, SZ-Watenstedt, Neudorf-Platendorf, Neudorf-Platendorf-Mittelpunkt, Triangel, Schöppenstedt, Dettum, Vienenburg, Schönewörde, Wahrenholz, Knesebeck, Vorhop, Wittingen, Groß Stöckheim, Linden und Wendessen barrierefrei ausgebaut werden; das Land hat diese Maßnahmen in seine Finanzdisposition eingestellt. Ebenfalls bis Ende 2012 sollen im Zuge des weiteren Ausbaus der „Heidebahn“ Stationen zwischen Soltau und Buchholz/Nordheide barrierefrei ausgebaut werden. Nach Kenntnis der Landesregierung planen ferner der Zweckverband Großraum Braunschweig den Umbau des Bahnhofs Salzgitter-Ringelheim und die Region Hannover den barrierefreien Ausbau der Stationen Empelde, Hannover–Bornum, Holtensen/Linderte, Kirchdorf, und Winninghausen bis zum Jahr 2014. Weitere Vorhaben befinden sich derzeit in der Abstimmung zwischen dem Land und der DB AG.

Zu 5: Keine. Lediglich die Region Hannover beabsichtigt den Umbau der Station Großburgwedel.

Zu 6: Keine.

Zu 7: Der Umbau der Stationen Algermissen, Emmerke, Harsum, Hildesheim, Rethen und Sehnde erfolgt mit Mitteln des Bundes (65 %), des Landes (21 %), der Region Hannover (10 %) und der DB AG (4 %).

Die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Regionalstadtbahn Braunschweig sollen wie folgt finanziert werden: Von den zuwendungsfähigen Kosten übernimmt der Bund 60 %, das Land 22,5 %, die Kommunen 10 % und der Zweckverband Großraum Braunschweig 7,5 %; die nicht zuwendungsfähigen Kosten tragen die Kommunen zu 100 %.

Für die übrigen Vorhaben bestehen noch keine Finanzierungspläne.

#### C. Sonstige Serviceeinrichtungen

Zu 1: Folgende Stationen sind nicht mit einem Wartehäuschen oder Wetterschutz ausgestattet: Algermissen, Bad Bodenteich, Bad Zwischenahn, Dannenberg-Ost, Dissen-Bad Rothenfelde, Groß Dungen, Hademstorf, Handeloh, Hedemünden, Hitzacker, Holm-Seppensen, Neu Wulmstorf, Schneverdingen, Staufenberg-Spee und Wahrenholz.

Zu 2: Entsprechende Informationen liegen der Landesregierung nicht vor.

Zu 3: Es wird auf **Anlage 9** verwiesen.

Zu 4: Entsprechende Informationen liegen der Landesregierung nicht vor.

Zu 5: Mit Ausnahme der Bahnhöfe Bad Harzburg, Braunschweig Hbf, Göttingen, Hildesheim Hbf, Kreiensen, Leer und Wolfsburg verfügen die niedersächsischen Stationen nicht über Gepäckförderbänder; der aktuelle Funktionszustand dieser Anlagen ist dem operativen Bereich zuzurechnen und entzieht sich der Kenntnis der Landesregierung.

Zu 6: Entsprechende Informationen liegen der Landesregierung nicht vor.

Zu 7: Es wird auf **Anlage 9** verwiesen.

Zu 8: Entsprechende Informationen liegen der Landesregierung nicht vor.

#### D. Güterverkehrszentren (GVZ) und sonstige Güterumschlagsanlagen Schiene-Straße/Schiene-Schiff (GUA)

Zu 1 und 2: Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Niedersachsen verfügt über ein Kernnetz von sechs Güterverkehrszentren (GVZ). Große Güterverkehrszentren befinden sich in Salzgitter (85 ha) und Wolfsburg (75 ha), mittelgroße Zentren sind in Dörpen/Emsland (45 ha), Osnabrück (42 ha) und Hannover (35 ha) einschließlich der Ergänzungsstandorte Hildesheim, Lehrte und Wunstorf; ein kleineres Güterverkehrszentrum ist in Göttingen (15 ha) etabliert.

Der Umschlag normierter Ladeeinheiten wie Wechselbehälter, Container oder Sattelhänger zwischen verschiedenen Verkehrsträgern erfolgt im sogenannten Kombinierten Verkehr (KV). Die Standorte der 14 KV-Umschlagsanlagen können der **Anlage 10** entnommen werden. Angaben zum Umschlag liegen der Landesregierung nicht vor.

Daneben erfolgt an weiteren Standorten ein Umschlag von Gütern zwischen Schiene und Straße bzw. Schiff; wegen der Einzelheiten wird auf **Anlage 10** verwiesen.

Zu 3: Regionalisierte standortbezogene Prognosedaten liegen der Landesregierung nicht vor. Es ist aber grundsätzlich davon auszugehen, dass die Kapazitäten an allen Standort mittel- bis langfristig angepasst werden müssen. Nach heutiger Erkenntnis gibt es an folgenden Standorten Bedarf:

- Kurzfristig an den Standorten Dörpen (GVZ und KV), Hannover( KV-„Megahub“) und Göttingen (KV)
- Mittelfristig an den Standorten Wilhelmshaven (GVZ und KV) und Göttingen (GVZ).

#### IV. Wieder-/Neueröffnung von Haltestellen

Zu 1, 2 und 3: Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung, ob eine Haltestelle wieder bzw. neu eröffnet wird, wird auf Grundlage einer Nutzen-Kosten-Untersuchung getroffen. In diese Untersuchung, mit der der volkswirtschaftliche Nutzen einer Maßnahme ermittelt wird, findet als ein Kriterium auch die potentielle Fahrgastnachfrage Eingang. Einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gehen regelmäßig verkehrsplanerische Überlegungen sowie Abschätzungen zu den Nachfragepotentialabschätzungen und zur Machbarkeit voraus.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft wird aufgrund einer früheren umfassenden Untersuchung und den zwischenzeitlich gewonnenen Erfahrungen aus der Reaktivierung oder Neueinrichtung von Stationen Standorte nur noch in besonders gelagerten Einzelfällen untersuchen. Dieses gilt auch, wenn Dritte derartige Untersuchungen initiieren; vor diesem Hintergrund begleitet die Landesnahverkehrsgesellschaft derzeit Untersuchungen der Standorte Osnabrück-Rosenplatz und Oldenburg-Wechloy.

#### V. Ausschreibungskriterien in Wettbewerbsverfahren

Zu 1 und 2: Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorgaben zum Einsatz von Zugbegleitern stehen in der Regelungskompetenz der jeweiligen Aufgabenträger. Die Landesnahverkehrsgesellschaft hat die Präsenz von Zugbegleitern vertraglich festgelegt. Streckenbezogen ist eine Präsenz von bis zu 100 % vereinbart; im Übrigen obliegt die konkrete Personaleinsatzplanung dem jeweiligen Verkehrsunternehmen. In allen von der Landesnahverkehrsgesellschaft federführend durchgeführten Ausschreibungsverfahren wurde eine Zugbegleiterquote von mehr als 30 % gefordert.

#### VI. Reaktivierung und Neubau von Bahnstrecken

Zu 1: Eine umfassende Untersuchung der Reaktivierungswürdigkeit von Schienenstrecken für den Schienenpersonennahverkehr ist durch die Landesnahverkehrsgesellschaft bereits in den Jahren 1999/2000 erfolgt. In einem mehrstufigen Verfahren sind insgesamt vier Eisenbahnstrecken im Rahmen einer umfassenden Nutzen-Kosten-Analyse auf ihre Reaktivierungswürdigkeit hin untersucht worden; danach ließ der inzwischen reaktivierte Streckenabschnitt Osnabrück–Dissen–Bad Rothenfelde unter Würdigung aller Aspekte die günstigste Prognose erwarten. Die Kürzung der Regionalisierungsmittel, der nach wie vor bestehende Investitionsbedarf im vorhandenen Schienennetz und die bisherigen Erfahrungen gebieten eine Bündelung der verfügbaren Ressourcen auf die Verbesserung des bestehenden Verkehrsangebotes. Dagegen hält die Landesregierung zur Bewältigung der

prognostizierten Zuwächse im Schienengüterverkehr gerade die Ertüchtigung von Strecken, die heute nicht oder nur in geringem Umfang genutzt werden, grundsätzlich für sinnvoll und geeignet, zeitnah zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene zu schaffen. Hierfür kommen aus planungsrechtlichen Gründen allerdings in erster Linie Strecken in Betracht, die nach wie vor betrieben und lediglich ausgebaut oder sinnvoll ergänzt werden müssen.

Zu 2: Die Landesregierung hat bereits eine Untersuchung in Auftrag gegeben, um auszuloten, ob und unter welchen Voraussetzungen die prognostizierten Güterverkehre insbesondere aus den Seehäfen abgewickelt werden können. Die Landesregierung erwartet davon Erkenntnisse insbesondere über die künftige Rolle der Strecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und - über die bekannten Ausbauplanungen hinaus - mögliche Ausbauvorschläge mit positiver Netzwirkung. Ergebnisse dieser Untersuchung werden im Herbst dieses Jahres erwartet.

Walter Hirche

## Anlage 1

Netzzustand - Tabelle zu den Fragen I.A 1,2, 3 und 5

Strecken-Nr.	Strecke	Höchstgeschwindigkeit	Klassifizierung		Ausbauzustand			
			Hauptbahn	Nebenbahn	zweigleisig	eingleisig	elektrifiziert	
1500	Oldenburg - Bremen	160 km/h	x		x			x
1502	Oldenburg - Osnabrück	120 km/h	x			x		
1503	Hude - Nordenham	90 km/h	x				x	x
1511	Oldenburg - Tweelbäke	40 km/h	x				x	
1520	Oldenburg - Leer	120 km/h	x				x	x
1521	Friesoythe - Cloppenburg	40 km/h		x			x	
1521	Sedelsberg - Ocholt	30 km/h		x			x	
1522	Oldenburg - Wilhelmshaven	100 km/h	x			x		
								(überwiegend)
1540	Sande - Jever	80 km/h		x			x	
1542	Wangerooge - Westanleger	20 km/h					x	
1543	Wangerooge Saline - Westen	20 km/h					x	
1560	Delmenhorst - Hesepe	80 km/h		x			x	
1570	Emden - Jever (abschnittsweise)	90 km/h		x			x	x
1570	Emden - Jever (abschnittsweise)	80 km/h					x	
1572	Emden - Emden Außenhafen	40 km/h		x			x	x
1574	Norden - Norddeich Mole	80 km/h		x			x	x
1575	Ihrhove - Weener (DB-Grenze)	120 km/h		x			x	
1576	Emden - EMD Volkswagenwerk	40 km/h					x	
1600	Osnabrück Hbf W77 - W225	60 km/h		x			x	x
1601	Osnabrück, W 67 - W 393	60 km/h		x			x	x
1602	Osnabrück W 322 - W 277	40 km/h		x			x	x
1611	Osnabrück Hbf, W 220 - W 212	60 km/h		x			x	x
1620	Osnabrück Hbf - Rbf W 208	60 km/h		x			x	x
1621	Osnabrück Hbf - Rbf GI247	60 km/h		x			x	x
1622	Osnabrück Rbf, W510 - Hbf	40 km/h		x			x	x
2026	Salzbergen - Bentheim - (NL)	140 km/h		x			x	x
2273	Rheine - Spelle (nds. Abschnitt)	50 km/h					x	
2931	Hamn (Westf) - Emden Rbf	140 km/h		x			x	x
2950	Brackwede - Osnabrück	80 km/h		x			x	x
2950	Dissen/Bad Rothenfelde - Hörne	80 km/h				x		x

Strecken-Nr.	Strecke	Höchstgeschwindigkeit	Klassifizierung		Ausbauzustand			
			Hauptbahn	Nebenbahn	zweigleisig	eingleisig	elektrifiziert	
2992	Löhne - Rheine	140 km/h	x			x		x
9150	Delmenhorst - Harpstedt	30 km/h		x			x	
9153	Borkum Bf. - Borkum Hafen	50 km/h			Schmalspurbahn			
9154	Langeoog Hafen - Langeoog Bf.	25 km/h			Schmalspurbahn			
9160	Ankum - Bersenbrück	40 km/h				x		
9163	Lengerich - Gütersloh	50 km/h				x		
9168	Bohmte - Holzhausen	30 km/h				x		
9169	Schwegermoor - Bohmte	30 km/h				x		
9200	Lathen - Werlte	40 km/h				x		
9201	Meppen - Essen(Old.)	40 km/h				x		
9203	Bad Bentheim - Coevorden (NL)	50 km/h				x		
	Hasbergen - Georgsmarienhütte	40 km/h				x		
1150	Lüneburg - Büchen	120 km/h		x				
1151	Dannenberg Ost - Jesteburg	60 km/h			x			
1255	Maschen Rbf - Hamburg Süd	140 km/h			x			x
1260	Hesedorf - Stade	80 km/h				x		
1264	Cuxhaven - Amerika-Bahnhof	40 km/h				x		
1280	Buchholz - HH-Allermöhe	140 km/h			x			x
1281	Ashausen - Maschen Rbf	140 km/h			x			x
1283	Rotenburg - Buchholz	200 km/h			x			x
1284	Stelle - Maschen Rbf, W 1363	140 km/h			x			x
1300	Bremerhaven-Wulsdorf -	80 km/h				x		
1310	Bhv-Speckenbüttel - Cuxhaven	80 km/h				x		
1404	Abzw HB Gabelung - Segehorn	100 km/h			x			x
1700	Hannover - Hamm (Westf)	200 km/h			x			x
1701	Hannover - Seelze	80 km/h			x			x
1702	Hannover-Hainholz - Leinhausen	40 km/h				x		x
1703	H-Hainholz - Nordhafen	80 km/h			x			x
1704	Ahlem - Abzw Hannover Kurve	60 km/h			x			x
1705	Hannover Hbf - Seelze Pbf	120 km/h				x		x
1710	Hannover - Celle	200 km/h					x	
1711	H-Hainholz - Bremervörde	120 km/h			x			x
1711	H-Hainholz - Bremervörde	80 km/h				x		x
1711	Bremervörde - Rotenburg	60 km/h				x		x

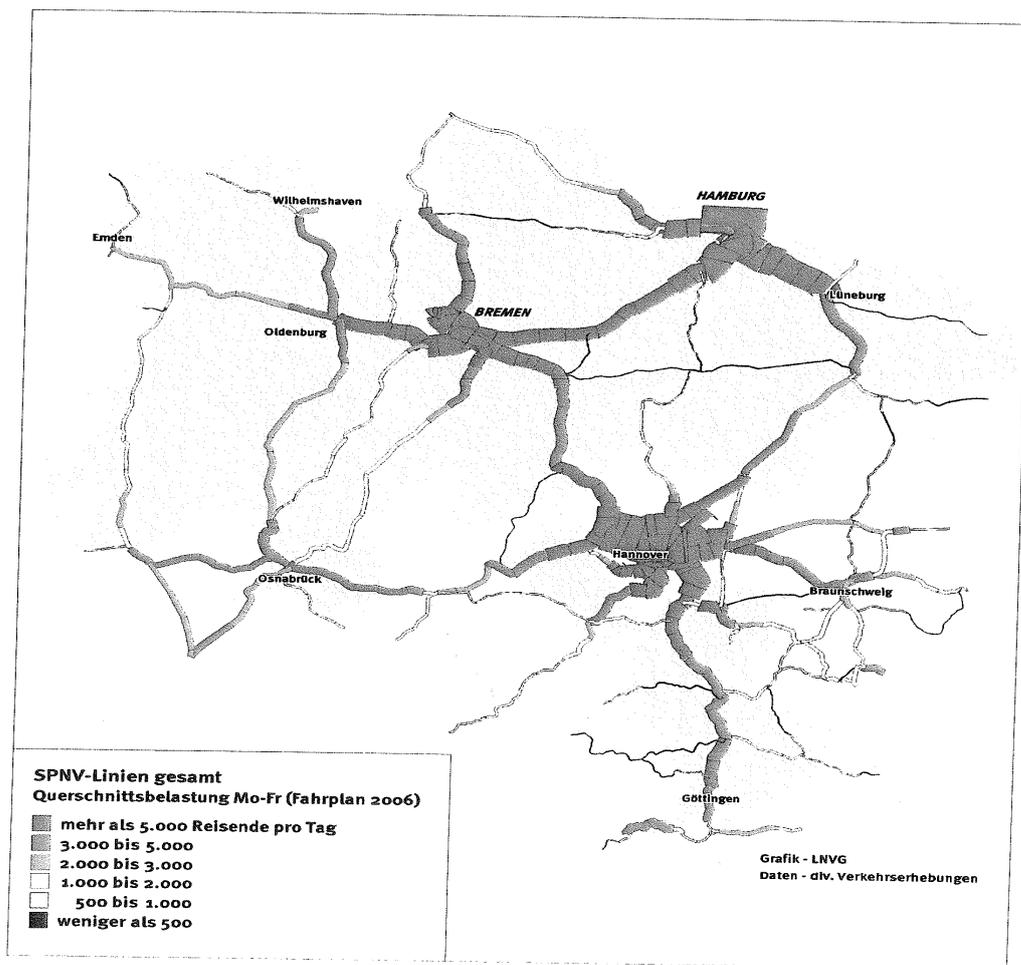
Strecken-Nr.	Strecke	Höchstgeschwindigkeit	Klassifizierung		Ausbauzustand				
			Hauptbahn	Nebenbahn	zweigleisig	eingleisig	elektrifiziert		
1712	Walsrode - Buchholz(Nordheide)	80 km/h							
1713	Langenhagen - Flughafen	80 km/h		x				x	
1720	Lehrte - Cuxhaven	200 km/h							x
1722	Celle - Braunschweig	60 km/h							x
1725	Braunschweig-Rühme - Brg-Hafen	20 km/h				x			
1730	Hannover - Braunschweig	160 km/h				x			
1732	Hannover - Kassel	160 km/h							x
1733	Hannover - Kassel - Würzburg	280 km/h							x
1734	Hannover Hbf - Lehrte	120 km/h							x
1740	Wunstorf - Bremerhaven	160 km/h							(überwiegend)
1741	Nienburg - Minden	80 km/h						x	
1743	Nienburg - Rahden	50 km/h							x
1744	Nienburg - Diepholz	60 km/h							x
1745	Verden - Rotenburg (Wümme)	120 km/h							x
1750	Wunstorf - Lehrte	140 km/h							x
1751	Wunstorf - Gümmerwald	100 km/h							x
1752	Hannover Hafen - Empede	80 km/h							x
1753	Hannover Waldhausen - Wülfel	80 km/h							x
1754	Hannover Wülfel - Waldheim	80 km/h							x
1756	Han. Bismarckstraße - Wülfel	120 km/h							x
1760	Hannover - Soest	120 km/h							x
1761	Weetzen - Haste	120 km/h							x
1770	Lehrte - Nordstemmen	140 km/h							x
1771	Barniten - Rössing	120 km/h							x
1772	Hildesheim - Groß Gleidingen	140 km/h							x
1773	Hildesheim - Goslar	120 km/h							x
1774	Sorsum - Himmelstür	130 km/h							x
1775	Lehrte, W 316 - W 828	100 km/h							x
1800	Göttingen - Grono	100 km/h							x
1801	Göttingen - Bodenfelde	60 km/h							x
1803	Göttingen - Siekweg	100 km/h							x
1804	Eichenberg, W 64 - 88	80 km/h							x
1810	Northeim - Nordhausen	100 km/h							x

Strecken-Nr.	Strecke	Höchstgeschwindigkeit	Klassifizierung		Ausbauzustand			
			Hauptbahn	Nebenbahn	zweigleisig	eingleisig	elektrifiziert	
1812	Seesen - Herzberg	80 km/h		X				
1816	Edesheim Nord - Edesheim (L)	100 km/h		X			X	X
1817	Edesheim (L) - Edesheim (L)Süd	80 km/h		X			X	X
1820	Elze - Löhne	120 km/h		X			X	X
1822	Bad Gandersheim - Groß Düngen	60 km/h		X			X	X
1900	Braunschweig - Helmstedt	120 km/h		X			X	X
1901	Braunschweig - Bad Harzburg	120 km/h		X			X	X
1902	Braunschweig - Gifhorn	80 km/h		X			X	X
1910	Groß Gleidingen - Braunschweig	100 km/h		X			X	X
1911	BS Gabelung - Buchhorst	80 km/h		X			X	X
1912	Braunschweig Rbf - Okerbrücke	100 km/h		X			X	X
1913	Braunsch. Rbf - Lünischteich	60 km/h		X			X	X
1913	Braunsch. Rbf - Lünischteich	40 km/h		X			X	X
1914	BS Schmiedekamp - Rbf	60 km/h		X			X	X
1915	BS Rbf - BS Helmstedter Straße	30 km/h		X			X	X
1920	Braunschweig - Salzgitter	120 km/h		X			X	X
1921	Groß Gleidingen - Wolfenbüttel	60 km/h		X			X	X
1922	Groß Gleidingen - Beddingen	40 km/h		X			X	X
1923	Salzgitter - Derneburg	100 km/h		X			X	X
1930	Neuekrug-Hahausen - Goslar	100 km/h		X			X	X
1932	Vienenburg - Goslar	120 km/h		X			X	X
1940	Helmstedt - Holzminden	100 km/h		X			X	X
1942	Wolfenbüttel - Oschersleben	80 km/h		X			X	X
1945	Helmstedt - Graslleben	kein VZG verfügbar; zzt.		X			X	X
1956	Weddel - Fallersleben	160 km/h		X			X	X
1960	Uelzen - Langwedel	80 km/h		X			X	X
1962	Gifhorn - Wieren	80 km/h		X			X	X
2200	Wanne-Eickel - Hamburg	200 km/h		X			X	X
2974	Langeland - Holzminden	110 km/h		X			X	X
2975	Ottbergen - Northeim	100 km/h		X			X	X
2982	Bünde - Bassum	40 km/h		X			X	X

Strecken-Nr.	Strecke	Höchstgeschwindigkeit	Klassifizierung		Ausbauzustand		
			Hauptbahn	Nebenbahn	zweigleisig	eingleisig	elektrifiziert
3600	Frankfurt (M) Hbf - Göttingen	150 km/h	x		x		x
6107	Berlin Hbf-Le Bf - Lehrte	250 km/h	x		x		x
6343	Halle (S) Hbf - Hamm Münden	110 km/h	x		x		x
6393	Ilseburg - Vienenburg	120 km/h	x		x		x
6399	Oebisfelde - Abzw Sülfeld	160 km/h	x			x	
6399	Oebisfelde - Abzw Sülfeld	160 km/h	x			x	
6400	Eilsleben - Helmstedt	100 km/h	x			x	x
6425	Heudeber-Danstedt - Oker	80 km/h		x		x	x
6892	Weferlingen - Grasleben	40 km/h		x			
6899	Stendal - Uelzen	160 km/h		x			
6905	Dannenberg-Ost - Lüchow	40 km/h		x			x
9110	Lüneburg - Bleckede	50 km/h		x			
9111	Lüneburg - Sollau	60 km/h		x			
9112	Winsen - Hützel	50 km/h		x			
9113	Winsen - Niedermarschacht	30 km/h		x			
9127	Zeven - Tostedt	50 km/h		x			
9132	Bremervörde - Osterholz-	20 km/h		x			
9140	Verden - Walsrode	40 km/h		x			
9142	Eystrup - Syke	40 km/h		x			
9144	Bremen-Huchting - Kirchweyhe	40 km/h		x			
9170	Celle - Sollau	60 km/h		x			
9172	Beckedorf - Munster	60 km/h		x			
9173	Celle - Wittingen	60 km/h		x			
9175	Wittingen - Radenbeck	30 km/h		x			
9177	Rinteln - Stadthagen	40 km/h		x			
9178	Wunstorf - Mesmerode	30 km/h		x			
9180	Bodenwerder - Emmertal	40 km/h		x			
9182	Einbeck - Salzerhelden	40 km/h		x			
9190	Salzgitter-Beddingen - Voßspäß	40 km/h		x			
9198	Peine - Salzgitter	40 km/h		x			

Anlage 2

Querschnittsbelastung einzelner Strecken im Schienenpersonennahverkehr –  
Übersicht zu Frage I.A. 7



## Anlage 3

## Netznutzung - Tabelle zu den Fragen I.A 8

Strecken-Nr.	Strecke	Tonnen/a
1521	Friesoythe - Cloppenburg	15.000
1521	Sedelsberg - Ocholt	140.000
2273	Rheine - Spelle (nds. Abschnitt)	350.000
9150	Delmenhorst - Harpstedt	90.000
9160	Ankum - Bersenbrück	12.500
9163	Lengerich - Gütersloh	150.000
9200	Lathen - Werlte	40.000
9201	Meppen - Essen(Old.)	140.000
9168/9	Schwegermoor - Bohmte - Holzhausen- Heddinghausen	175.000
	Hasbergen - Georgsmarienhütte	1.000.000
1260	Hesedorf - Stade	3.400
1300	Bremerhaven-Wulsdorf - Buxtehude	390.000
1711	Bremervörde - Rotenburg (Wümme)	530.000
9110	Lüneburg - Bleckede	14.000
9111	Lüneburg - Soltau	50.000
9112	Winsen - Hützel	166.000
9113	Winsen - Niedermarschacht	166.000
9127	Zeven - Tostedt	40.000
9132	Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck	3.500
9170	Celle - Soltau	513.000
9172	Beckedorf - Munster	297.000
9173	Celle - Wittingen	152.000
9175	Wittingen - Radenbeck	
9177	Rinteln - Stadthagen	5.000
9178	Wunstorf - Mesmerode	353.000
9198	Peine - Salzgitter	
9190	Salzgitter-Beddingen - Voßspäß }	5.473.200

Anlage 4

Mängelstellen - Tabelle zu den Fragen I.B 1, 4 und 8

Strecken Nr.	Streckenabschnitt		Mängelstelle		Länge Mängelstr./ Gesamt- strecke	Fahrgäste auf Mängelstrecke/d (nur SPNV)							Güterzüge auf Mängelstrecke/d	
	km von	km bis	Länge (in km)	Grund		< 500	500 - 1000	1000 - 2000	2000 - 3000	3000 - 5000	>5000	keine Angaben	Mängelstrecke/d	
1502	Oldenburg - Osnabrück	96,4	96,5	0,1	Sonstiger Infra- strukturmangel	0,1%						X		keine Angaben
1503	Hude - Nordenham	0,6	1,5	0,9	Untergrundmangel	1,8%		X						keine Angaben
1503	Hude - Nordenham	1,5	4,8	3,3	Untergrundmangel	6,7%		X						keine Angaben
1503	Hude - Nordenham	4,8	5,2	0,4	Untergrundmangel	0,8%		X						keine Angaben
1503	Hude - Nordenham	12,3	14,8	2,5	Untergrundmangel	5,1%		X						keine Angaben
1503	Hude - Nordenham	27,9	27,9	0	Oberbaumangel	0,0%			X					keine Angaben
1503	Hude - Nordenham	27,9	33,1	5,2	Oberbaumangel	10,6%		X						keine Angaben
1503	Hude - Nordenham	33,1	33,2	0,1	Oberbaumangel	0,2%		X						keine Angaben
1503	Hude - Nordenham	0,9	4,8	3,9	Untergrundmangel	8,0%			X					keine Angaben
1503	Huce - Nordenham	4,8	5,2	0,4	Untergrundmangel	0,8%		X						keine Angaben
1503	Huce - Nordenham	12,3	14,2	1,9	Untergrundmangel	3,9%		X						keine Angaben
1520	Oldenburg - Leer	8,6	9,2	0,6	Untergrundmangel	1,1%						X		keine Angaben
1520	Oldenburg - Leer	11	13,2	2,2	Untergrundmangel	4,0%						X		keine Angaben
1520	Oldenburg - Leer	15,9	16	0,1	Brückenmangel	0,2%				X				keine Angaben
1520	Oldenburg - Leer	26,3	26,6	0,3	Untergrundmangel	0,5%				X				keine Angaben
1520	Oldenburg - Leer	8,6	9,2	0,6	Untergrundmangel	1,1%						X		keine Angaben
1520	Oldenburg - Leer	11	13,2	2,2	Untergrundmangel	4,0%						X		keine Angaben
1520	Oldenburg - Leer	15,9	16	0,1	Brückenmangel	0,2%				X				keine Angaben
1520	Oldenburg - Leer	26,3	26,6	0,3	Untergrundmangel	0,5%				X				keine Angaben
1521	Sedeisberg - Ocholt			0,1	keine Angaben	0,4%								2
1540	Sande - Jever	2,8	5	2,2	Oberbaumangel	17,1%		X						keine Angaben
1570	Emden - Jever	15,3	17	1,7	Untergrundmangel	5,5%		X						keine Angaben
1570	Emden - Jever	2,1	3,4	1,3	Oberbaumangel	4,2%		X						keine Angaben
1575	Ihrhove - Weener (DB- Grenze)	1,2	4,5	3,3	Brückenmangel	19,0%	X							keine Angaben
9153	Borkum Bf. - Borkum Hafen	0	7,5	7,5	keine Angaben	100,0%						X		0

Strecken Nr.	Streckenabschnitt		Mängelstelle		Länge Mängelstr./ Gesamt- strecke	Fahrgäste auf Mängelstrecke/d (nur SPNV)						Güterzüge auf Mängelstrecke/d
	km von	km bis	Länge (in km)	Grund		< 500	500 - 1000	1000 - 2000	2000 - 3000	3000 - 5000	>5000	
9160	Ankum - Bersenbrück	1	Signaltech. Mangel	20,0%								0
9163	Lengerich - Gütersloh		keine Angaben Brückenmangel; sonstiger Mangel									3
9168	Preuß. Oldendorf - Holzhausen	4	Oberbaumangel	11,8%								0
9169	Bohnte - Bruchheide-Schwagermoor	10	Oberbau-, Untergrundmangel	29,4%								0
9200	Lathen - Werlte	0,8	keine Angaben	3,2%								2
9201	Meppen - Essen(Old.)	0,8	keine Angaben	1,5%								2
1255	Maschen Rbf - Hamburg Süd	0,6	0,7	0,1	Oberbaumangel	7,7%						keine Angaben
1255	Maschen Rbf - Hamburg Süd	0,7	1,3	0,6	Oberbaumangel	46,2%						keine Angaben
1260	Hesedorf - Stade	17,5	17,8	0,3	Untergrundmangel	1,2%						5
1720	Uelzen	94,5	95,7	1,2	Oberbaumangel	0,5%			x			keine Angaben
1720	Uelzen	95,6	94,7	0,9	Oberbaumangel	0,4%			x			keine Angaben
1720	Uelzen	97,3	97,7	0,4	Oberbaumangel	0,2%				x		keine Angaben
1720	Uelzen	99,8	97,3	2,5	Oberbaumangel	1,0%				x		keine Angaben
1720	Uelzen - Bad Bevensen	105,7	107,2	1,5	Oberbaumangel	0,6%				x		keine Angaben
1720	Bienenbüttel - Deutsch Evern	120,4	121,2	0,8	Oberbaumangel	0,3%				x		keine Angaben
1720	Klein Süstedt - Suderburg	88,9	86,1	2,8	Oberbaumangel	1,1%			x			keine Angaben
1720	Uelzen	94,5	95,7	1,2	Oberbaumangel	0,5%				x		keine Angaben
1720	Uelzen	95,6	94,7	0,9	Oberbaumangel	0,4%				x		keine Angaben
1720	Uelzen	97,3	97,7	0,4	Oberbaumangel	0,2%				x		keine Angaben
1720	Uelzen	99,8	97,3	2,5	Oberbaumangel	1,0%				x		keine Angaben
1720	Lehite - Cuxhaven	62,5	64,4	1,9	Oberbaumangel	0,7%				x		keine Angaben
1720	Lehite - Cuxhaven	205,3	206,9	1,6	Untergrundmangel	0,6%				x		keine Angaben
1720	Lehite - Cuxhaven	206,9	207,4	0,5	Untergrundmangel	0,2%				x		keine Angaben
1720	Lehite - Cuxhaven	259,6	261,3	1,7	Untergrundmangel	0,7%				x		keine Angaben
1720	Lehite - Cuxhaven	62,5	64,4	1,9	Untergrundmangel	0,7%				x		keine Angaben
1720	Lehite - Cuxhaven	246,3	266,8	20,5	Oberbaumangel	8,0%				x		keine Angaben

Strecken Nr.	Streckenabschnitt		Mängelstelle		Länge Mängelstr./ Gesamt- strecke	Fahrgäste auf Mängelstrecke/d (nur SPNV)					Güterzüge auf Mängelstrecke/d		
	km von	km bis	Länge (in km)	Grund		< 500	500 - 1000	1000 - 2000	2000 - 3000	3000 - 5000		>5000	
1732	Hannover - Kassel	58,8	59	0,2	Oberbaumangel	0,1%							keine Angaben
1740	Wunstorf - Bremerhaven	171	179,2	8,2	Untergrundmangel	5,2%					x		keine Angaben
1740	Wunstorf - Bremerhaven	151,6	154,8	3,2	Untergrundmangel	2,0%						x	keine Angaben
1740	Wunstorf - Bremerhaven	171	179,2	8,2	Untergrundmangel	5,2%						x	keine Angaben
1743	Nienburg - Rahden	6,5	7,3	0,8	Oberbaumangel	5,3%							keine Angaben
1743	Nienburg - Rahden	14,5	15,2	0,7	Oberbaumangel	4,6%							keine Angaben
1743	Nienburg - Rahden	6,5	7,3	0,8	Oberbaumangel	5,3%							keine Angaben
1743	Nienburg - Rahden	14,5	15,2	0,7	Oberbaumangel	4,6%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	29,5	29,5	0	Untergrundmangel	0,0%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	29,5	29,5	0	Untergrundmangel	0,0%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	29,5	29,5	0	Untergrundmangel	0,0%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	29,5	29,7	0,2	Untergrundmangel	0,6%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	41,8	42,3	0,5	Untergrundmangel	1,4%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	42,3	43,5	1,2	Untergrundmangel	3,5%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	54,8	58,8	4	Untergrundmangel	11,6%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	29,5	29,5	0	Untergrundmangel	0,0%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	29,5	29,5	0	Untergrundmangel	0,0%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	29,5	29,7	0,2	Untergrundmangel	0,6%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	41,8	42,3	0,5	Untergrundmangel	1,4%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	42,3	43,5	1,2	Untergrundmangel	3,5%							keine Angaben
1744	Nienburg - Diepholz	54,8	58,8	4	Untergrundmangel	11,6%							keine Angaben
1760	Hannover - Soest	22,3	22,5	0,2	Untergrundmangel	0,3%						x	keine Angaben
1770	Algermissen - Sehnde	30,2	29,9	0,3	Oberbaumangel	0,8%							keine Angaben
1810	Northheim - Nordhausen	136,4	137	0,6	Untergrundmangel	1,1%							keine Angaben
1810	Northheim - Nordhausen	136,4	136,6	0,2	Untergrundmangel	0,4%							keine Angaben
1810	Northheim - Nordhausen	139	140,5	1,5	Oberbaumangel	2,8%							keine Angaben
1900	Braunschweig - Helmstedt	5,2	5,8	0,6	Untergrundmangel	1,7%						x	keine Angaben

Strecken Nr.	Streckenabschnitt	Mängelstelle			Länge Mängelstr./ Gesamt- strecke	Fahrgäste auf Mängelstrecke/d (nur SPNV)					Güterzüge auf Mängelstrecke/d				
		km von	km bis	Länge (in km)		Grund	< 500	500 - 1000	1000 - 2000	2000 - 3000		3000 - 5000	>5000		
1900	Braunschweig - Helmstedt	5,6	6	0,4	Untergrundmangel	1,1%					x				keine Angaben
1940	Helmstedt - Holzminden	85,9	86,4	0,5	Oberbaumangel	0,3%						x			keine Angaben
1940	Helmstedt - Holzminden	86	86,6	0,6	Oberbaumangel	0,4%							x		keine Angaben
1940	Helmstedt - Holzminden	105,8	106	0,2	Sonstiger Infra- strukturmangel	0,1%					x				keine Angaben
1940	Helmstedt - Holzminden	127,9	128,2	0,3	Sonstiger Infra- strukturmangel	0,2%					x				keine Angaben
1962	Gifhorn - Wieren	17,8	18,5	0,7	Signaltech. Mangel	1,2%							x		keine Angaben
1962	Gifhorn - Wieren	19,7	20,4	0,7	Signaltech. Mangel	1,2%								x	keine Angaben
1962	Gifhorn - Wieren	48,5	49,2	0,7	Signaltech. Mangel	1,2%								x	keine Angaben
6107	Berlin Hbf-Le Bf - Lehrte	192,6	192,8	0,2	Untergrundmangel	0,3%								x	keine Angaben
9110	Lüneburg - Bleckede			23	Oberbaumangel	100,0%									keine Angaben
9127	Zeven - Tostedt	29,4	41,8	12,4	Signaltech. Mangel	32,6%									0,4
9127	Zeven - Tostedt	30,6	30,7	0,1	Signaltech. Mangel	0,3%									0
9132	Bremenvörde - Osterholz- Scharmbeck	1,8	19,2	17,5	Oberbaumangel	36,4%									0
9132	Bremenvörde - Osterholz- Scharmbeck	20,3	23,7	3,4	Oberbaumangel	7,0%									1
9132	Bremenvörde - Osterholz- Scharmbeck	29,6	31,7	2,1	Oberbaumangel	4,4%									1
9132	Bremenvörde - Osterholz- Scharmbeck	31,9	33,2	1,3	Oberbaumangel	2,7%									1
9132	Bremenvörde - Osterholz- Scharmbeck	33,8	34,2	0,4	Oberbaumangel	0,8%									1

Strecken Nr.	Streckenabschnitt	Mängelstelle		Länge Mängelst./ Gesamt- strecke	Fahrgäste auf Mängelstrecke/d (nur SPNV)						Güterzüge auf Mängelstrecke/d			
		km von	km bis		Länge (in km)	Grund	< 500	500 - 1000	1000 - 2000	2000 - 3000		3000 - 5000	> 5000	
9132	Bremenvörde - Osterholz- Scharmbeck	39,8	40,3	0,5	Oberbaumangel									1
9132	Bremenvörde - Osterholz- Scharmbeck	44,4	44,9	0,5	Oberbaumangel									1

## Anlage 5

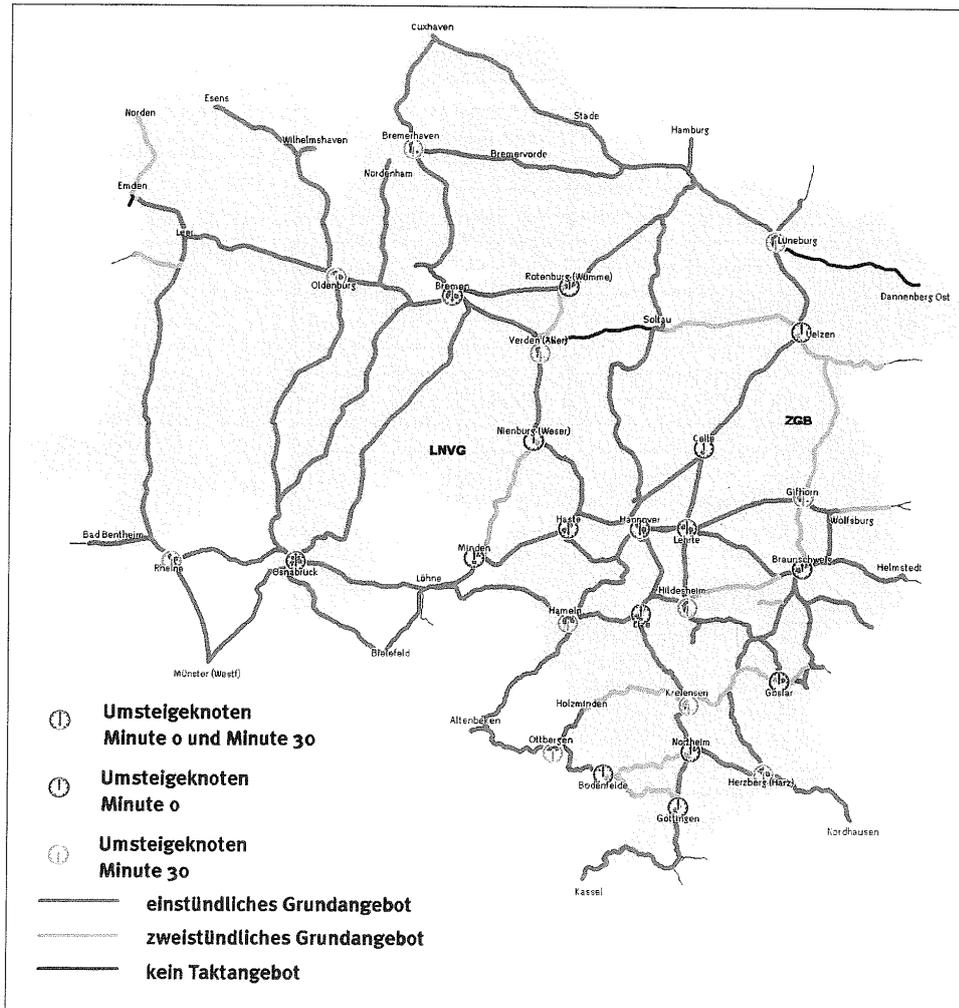
## Umsteigeknoten - Tabelle zur Frage I.C. 2

Bahnstation	Übergangszeiten (in Minuten)	
		(bahnsteiggleich)
Delmenhorst	5	3
Hude	4	3
Leer (Ostfriesl)	5	3
Oldenburg (Oldb) Hbf	6	3
Osnabrück Hbf	6	4
Salzbergen	4	3
Sande	5	3
Bad Harzburg	5	3
Barnten	5	3
Bennemühlen	4	4
Bodenfelde	4	2
Buchholz (Nordheide)	5	3
Buxtehude	4	3
Celle Pbf	6	3
Cuxhaven	5	3
Elze (Han)	5	3
Emmerke	6	4
Gifhorn	4	2
Goslar	5	3
Göttingen	6	4
Großdungen	5	3
Hameln	5	3
Hannover Bismarckstraße	4	2
Hannover Hbf	8	5
Haste (Han)	5	3
Herzberg (Harz)	4	2
Hildesheim Hbf	5	4
Holzminden	4	3
Kreiensen	5	3
Langenhagen-Mitte	5	3
Langwedel	4	3
Lehrte	5	3
Lüneburg	6	4
Nordstemmen	4	3
Oker	5	3
Rotenburg (Wümme)	5	3
Salzgitter-Ringelheim	4	3
Seesen	4	3
Soltau (Han)	4	3
Uelzen	6	4
Verden (Aller)	4	3
Vienenburg	4	3
Weetzen	4	3
Wieren	4	3
Wolfenbüttel	7	3
Wolfsburg	4	3
Wunstorf	5	3

Anlage 6

Vertaktung des Personenverkehrs – Übersicht zu Frage I.D 1 und 2

Taktfahrpläne im Schienenpersonennahverkehr gelten auf folgenden Strecken:



**Anmerkungen:** Soweit der Fernverkehr die Umsteigeknoten bedient, ist er mit Ausnahme von Lüneburg in das Taktgefüge des Nahverkehrs eingebunden.  
 Auf dem Abschnitt (Bremen -) Langwedel – Soltau gilt ein Taktfahrplan nur sonntags.  
 Das Angebot im Abschnitt Bennemühlen – Soltau ist nur sonntags konsequent vertaktet.

## Anlage 7

Fahrkartenverkauf - Tabelle zu den Fragen III.A. 2, 3 und 6

Stationen	Personenbedienter Verkauf		Reisebüro im Bahnhof oder im -umfeld
	(nationale und inter- nationale Fahrkarten)	(eingeschränktes Sortiment)	
1 Ahlhorn		x	
1 Aschendorf	x		
1 Bad Bentheim	x		
1 Bad Zwischenahn			x
1 Bohmte			x
1 Borkum Bf.	x		
1 Brake (Unterweser)			x
1 Bramsche			x
1 Cloppenburg	x		
1 Delmenhorst	x		
1 Emden Hbf	x		
1 Haren (Ems)		x	
1 Huntlosen		x	
1 Jever			x
1 Langeoog		x	
1 Lathen		x	
1 Lingen (Ems)	x		
1 Marienhafe		x	
1 Melle			x
1 Meppen	x		
1 Norden	x		
1 Nordenham			x
1 Oldenburg (Oldb) Hbf	x		
1 Osnabrück Hbf	x		
1 Papenburg (Ems)	x		
1 Quakenbrück			x
1 Sande			x
1 Sandkrug		x	
1 Varel (Oldb)			x
1 Vechta			x
1 Westerstede-Ocholt			x
1 Wildeshausen			x
1 Wilhelmshaven	x		
2 Achim			x
2 Adelebsen		x	
2 Alfeld (Leine)	x		
2 Bad Bevensen			x
2 Bad Bodenteich		x	
2 Bad Gandersheim			x
2 Bad Harzburg			x
2 Bad Nenndorf			x
2 Bad Pyrmont	x		
2 Baddeckenstedt			x
2 Baden (Kr Verden)			x
2 Barnstorf (Han)			x
2 Bassum			x
2 Braunschweig Hbf	x		

Stationen	Personenbedienter Verkauf (nationale und inter- nationale Fahrkarten)	(eingeschränktes Sortiment)	Reisebüro im Bahnhof oder im -umfeld
2 Bremervörde			x
2 Buchholz (Nordheide)	x		
2 Bückeberg	x		
2 Burgdorf (Han)			x
2 Buxtehude	x		
2 Cadenberge			x
2 Celle Pbf	x		
2 Cuxhaven	x		
2 Dannenberg Ost			x
2 Diepholz	x		
2 Dorum (Kr Cuxhaven)			x
2 Elze (Han)			x
2 Eschede			x
2 Etelsen			x
2 Eystrup			x
2 Frellstedt		x	
2 Friedland (Han)	x		
2 Gifhorn-Stadt	x		
2 Goslar	x		
2 Göttingen	x		
2 Hameln	x		
2 Hann Münden			x
2 Hannover Hbf	x		
2 Harsefeld			x
2 Hattorf			x
2 Hechthausen		x	
2 Helmstedt	x		
2 Hildesheim Hbf	x		
2 Himmelpforten			x
2 Hitzacker	x		
2 Hodenhagen		x	
2 Holzminden			x
2 Horneburg			x
2 Königslutter	x		
2 Kreiensen			x
2 Lauenförde		x	
2 Lübberstedt		x	
2 Lüneburg	x		
2 Neu Wulmstorf			x
2 Neustadt a Rübenberge	x		
2 Nienburg (Weser)	x		
2 Northeim (Han)	x		
2 Osterholz-Scharmb.			x
2 Osterode Mitte			x
2 Peine	x		
2 Rinteln			x
2 Rotenburg (Wümme)	x		
2 Salzgitter Bad			x
2 Salzgitter-Lebenstedt			x
2 Schladen (Harz)			x
2 Schneverdingen	x		
2 Schwarmstedt			x
2 Seesen			x

Stationen	Personenbedienter Verkauf		Reisebüro im Bahnhof oder im -umfeld
	(nationale und inter- nationale Fahrkarten)	(eingeschränktes Sortiment)	
2 Soltau (Han)			x
2 Springe			x
2 Stade	x		x
2 Stadthagen	x		
2 Stadtoldendorf		x	
2 Suderburg		x	
2 Syke			x
2 Tostedt			x
2 Uelzen	x		x
2 Unterlüß			x
2 Verden (Aller)	x		
2 Vienburg		x	
2 Wahrenholz		x	
2 Walkenried		x	
2 Walsrode			x
2 Winsen (Luhe)	x		
2 Wittingen		x	
2 Wolfenbüttel			x
2 Wolfsburg	x		
2 Wunstorf	x		

## Anlage 8

Zugang für Menschen mit eingeschränkter Mobilität -  
Tabelle zu den Fragen III.B. 1, 2 und 3

Stationen	barrierefreier Zugang zur gesamten Verkehrsstation	Barrierefreier Zugang und selbst. Ein-/Ausstieg	Einstiegshilfen bzw. Einstiegshilfe in Zügen
Achmer			x
Ahlhorn	x	x	x
Aschendorf	x		x
Augustfehn	x		x
Bad Bentheim	x		x
Bad Zwischenahn	x		x
Berne	x		x
Bersenbrück	x		x
Bohmte			x
Bookholzberg	x		x
Borkum Bahnhof	x	x	x
Borkum, Hafen	x	x	x
Borkum, Jakob-van-Dyken-Weg	x	x	x
Brake (Unterweser)			x
Bramsche	x	x	x
Brettorf	x	x	x
Bruchmühlen	x		x
Burhafe	x	x	x
Cloppenburg			x
Delmenhorst	x		x
Dörpen	x		x
Dreye			x
Elsfleth			x
Emden Hbf	x		x
Esens (Ostfriesl)	x	x	x
Essen (Oldb)	x	x	x
Ganderkesee	x	x	x
Geeste	x		x
Goldenstedt (Oldb)	x	x	x
Großenkneten	x		x
Haren (Ems)	x		x
Hasbergen (Kr Osnabrück)			x
Heidkrug	x		x
Hesepe			x
Hilter	x	x	x
Holdorf (Oldb)	x	x	x
Hoykenkamp	x		x
Hude			x

Stationen	barrierefreier Zugang zur gesamten Verkehrsstation	Barrierefreier Zugang und selbst. Ein-/Ausstieg	Einstiegshilfen bzw. Einstiegshilfe in Zügen
Huntlosen	x	x	x
Jever	x	x	x
Kleinensiel	x		x
Kloster Oesede	x	x	x
Langeoog Bf.	x		x
Langeoog Hafen	x		x
Lathen	x		x
Leer (Ostfriesl)			x
Leschede	x		x
Lingen (Ems)	x		x
Lohne (Oldb)	x	x	x
Lutten	x	x	x
Marienhafe	x		x
Melle			x
Meppen			x
Mühlen (Oldb)	x	x	x
Natrup-Hagen	x		x
Neuenkirchen (Oldb)	x	x	x
Nordeich	x		x
Nordeich Mole	x		x
Norden	x		x
Nordenham			x
Oesede	x	x	x
Oldenburg (Oldb) Hbf	x	x	
Osnabrück Hasetor			x
Osnabrück Hbf	x		x
Papenburg (Ems)	x		x
Quakenbrück	x		x
Rastede			x
Rechterfeld	x	x	x
Rieste	x	x	x
Rodenkirchen (Oldb)			x
Salzbergen			x
Sande	x	x	x
Sanderbusch	x	x	x
Sandkrug	x	x	x
Schierbrok	x		x
Schortens-Heidmühle	x	x	x
Schüttof	x		x
Steinfeld (Oldb)	x	x	x
Sutthausen	x	x	x
Varel (Oldb)			x
Vechta	x	x	x
Vechta Stoppelmarkt	x		x
Weener	x		x

Stationen	barrierefreier Zugang zur gesamten Verkehrsstation	Barrierefreier Zugang und selbst. Ein-/Ausstieg	Einstieghilfen bzw. Einstieghilfe in Zügen
Wellendorf	x	x	x
Westerhausen	x		x
Westerstede-Ocholt			x
Wildeshausen	x	x	x
Wilhelmshaven	x	x	x
Wissingen	x		x
Wittmund	x	x	x
Wüstring	x		x
Achim	x		x
Adelebsen			x
Agathenburg	x		
Ahlten (Han)	x	x	
Alfeld (Leine)	x		x
Aligse	x	x	
Anderten-Misburg	x	x	
Ashausen			x
Bad Bevensen	x		x
Bad Bodenteich			
Bad Gandersheim			x
Bad Harzburg			x
Barbis	x	x	x
Bad Münder (Deister)	x	x	
Bad Nenndorf	x	x	
Bad Pyrmont	x	x	
Bad Sachsa	x		x
Bad Salzdetfurth	x	x	x
Solebad	x	x	x
Baden (Kr Verden)	x		x
Banteln			x
Bantorf	x	x	
Bardowick			x
Barnstorf (Han)			x
Barnten			x
Barrien	x		x
Barsinghausen	x	x	
Bassum			x
Bavendorf	x		
Bennemühlen	x	x	
Bennigsen	x	x	
Bienenbüttel	x		x
Bissendorf	x	x	
Bodenburg	x	x	x
Bodenfelde			x
Börßum	x		-
Bramstedt (b Syke)			x

Stationen	barrierefreier Zugang zur gesamten Verkehrsstation	Barrierefreier Zugang und selbst. Ein-/Ausstieg	Einstiegshilfen bzw. Einstiegshilfe in Zügen
Braunschweig Hbf	x		x
Gliesmarode	x		
Brockhöfe	x		x
Buchholz (Nordheide)	x		x
Bückeberg	x	x	
Burgdorf (Han)	x	x	
Büsenbachtal	x		
Buxtehude	x		x
Cadenberge	x		x
Calberlah	x		
Celle Pbf			x
Coppenbrügge	x		x
Cuxhaven	x		x
Dahlenburg	x		
Dannenberg Ost	x		
Dedenhausen	x	x	
Dedensen / Gümmer	x	x	
Derneburg (Han)			
Dettum	x		
Diepholz			x
Dollbergen	x		
Dollern	x		
Dorfmark	x		
Dorum (Kr Cuxhaven)	x		x
Dörverden	x		x
Ebstorf (Kr Uelzen)			x
Echem	x		x
Egestorf (Deister)	x	x	
Ehlershausen	x	x	
Eickeloh	x		
Eilvese	x	x	
Einbeck-Salzderhelden			x
Elze (Han)			x
Emmerke	x		x
Emmerthal			
Eschede	x		x
Etelsen			x
Eystrup			x
Fallersleben			x
Freden (Leine)			x
Frellstedt			x
Friedland (Han)	x		x
Gifhorn	x		
Gifhorn-Stadt	x		
Gittelde			x

Stationen	barrierefreier Zugang zur gesamten Verkehrsstation	Barrierefreier Zugang und selbst. Ein-/Ausstieg	Einstiegshilfen bzw. Einstiegshilfe in Zügen
Göhrde	x		
Goslar	x		
Göttingen	x		x
Großburgwedel			x
Großdünen	x		x
Hagen (Han)	x	x	
Hämelerwald	x		x
Hamel	x	x	
Hammah	x		x
Han.-Messe / Laatzen	x		
Hann Münden	x		
Hannover - Ledeburg	x		x
Hannover - Vinnhorst	x	x	
Bismarckstraße	x	x	
Hannover Hbf	x	x	
Allee	x	x	
Hannover-Flughafen	x	x	
Hannover-Kleefeld	x	x	
Hannover-Leinhausen	x	x	
Hannover-Linden	x	x	
Hannover-Nordstadt	x	x	
Hardeggen	x		x
Harsum	x		
Haste (Han)	x	x	
Hattorf	x		
Hechthausen	x		x
Hedemünden			x
Helmstedt	x		x
Hemmoor	x		x
Hemsen (b Soltau)	x		
Herzberg (Harz)			x
Herzberg Schloß	x		x
Hessisch Oldendorf			x
Hildesheim Hbf			x
Hildesheim Ost	x		x
Himmelpforten	x		x
Hittfeld			x
Hitzacker	x		
Hodenhagen	x		
Hoheneggelsen	x		
Holm-Seppensen	x		
Holtensen (b Weetzen)	x	x	x
Holzminden			x
Horneburg	x		x
Immensen-Arpke	x		

Stationen	barrierefreier Zugang zur gesamten Verkehrsstation	Barrierefreier Zugang und selbst. Ein-/Ausstieg	Einstiegshilfen bzw. Einstiegshilfe in Zügen
Isernhagen			x
Katlenburg	x		x
Kirchdorf (Deister)	x	x	
Kirchhorsten	x	x	
Kirchweyhe			x
Klecken	x		x
Knesebeck	x		x
Königslutter	x		x
Kreiensen			x
Langelsheim			x
Kaltenweide	x	x	
Pferdemarkt	x	x	
Langenhagen-Mitte	x	x	
Langwedel			x
Lauenbrück	x		x
Lauenförde	x		x
Leese-Stolzenau	x	x	
Lehrte	x	x	
Leiferde (b Gifhorn)	x		x
Leitstade	x		
Lemförde			x
Lemmie	x	x	
Lengede-Broistedt	x		x
Lengjern			x
Letter	x	x	
Lindhorst (Sch.-Lippe)	x	x	
Lindwedel	x		
Linsburg	x	x	
Lödingsen	x		x
Loxstedt	x		x
Lübberstedt			x
Lüneburg	x		x
Lunestedt	x		x
Maschen			x
Meckelfeld			x
Meine	x		x
Meinersen	x		x
Mellendorf	x	x	
Münchehof (Harz)	x		x
Munster (Örtze)	x		-
Neetzendorf	x		
Neudorf-Platendorf	x		
Neukloster (Kr Stade)	x		
Neustadt a Rübenberge	x	x	
Nienburg (Weser)	x	x	

Stationen	barrierefreier Zugang zur gesamten Verkehrsstation	Barrierefreier Zugang und selbst. Ein-/Ausstieg	Einstiegshilfen bzw. Einstiegshilfe in Zügen
Nordholz	x		x
Nordstemmen	x		x
Nörten-Hardenberg			x
Northeim (Han)	x		x
Offensen (Kr Northeim)	x		x
Oker			x
Oldenbüttel			x
Osterholz-Scharmbeck			x
Leege	x	x	x
Osterode am Harz Mitte	x	x	x
Osterwald	x		x
Otterndorf	x		x
Ottersberg (Han)			x
Otze	x	x	
Peine	x		x
Poggenhagen	x	x	
Radbruch	x		
Rethen (Leine)	x		x
Rinteln			x
Ritterhude	x		x
Ronnenberg (Han)	x	x	
Rotenburg (Wümme)	x		x
Rötgesbüttel	x		x
Sagehorn			x
Salzgitter Bad	x		x
Salzgitter-Immendorf	x		x
Salzgitter-Lebenstedt	x		x
Salzgitter-Ringelheim			x
Salzgitter-Thiede			x
Salzgitter-Watenstedt			x
Sarstedt	x		x
Schandelah			x
Scheeßel	x		x
Schladen (Harz)	x		x
Schnega	x		x
Schönewörde			x
Schöppenstedt	x		x
Schwarmstedt	x		
Seelze Pbf	x	x	
Seesen			x
Soltau (Han) Nord	x		
Soltendieck	x		x
Sottrum			x
Springe	x	x	
Sprötze			x

Stationen	barrierefreier Zugang zur gesamten Verkehrsstation	Barrierefreier Zugang und selbst. Ein-/Ausstieg	Einstiegs hilfen bzw. Einstiegshilfe in Zügen
Stade	x		x
Stadthagen	x	x	
Stadtdorf			x
Stederdorf (Kr Uelzen)	x		
Stelle			x
Stubben			x
Sudenburg			x
Suerhop	x		x
Syke			x
Tostedt	x		x
Triangel	x		x
Twistring			x
Uelzen	x		x
Unterlüß			x
Uslar			x
Vastorf	x		
Vechede	x		x
Verden (Aller)	x		x
Vienenburg			x
Visselhövede			x
Vöhrum	x		x
Voldagsen			x
Völksen-Eldagsen	x	x	
Volpriehausen	x		x
Vorhop	x		x
Wahrenholz	x		x
Walkenried			x
Weddel (Braunsch)			x
Weetzen	x	x	
Wendisch Evern	x		
Wennigsen (Deister)	x	x	
Wesseln	x	x	x
Wieren	x		x
Wingst	x		x
Winninghausen	x	x	
Winsen (Luhe)			x
Wintermoor	x		
Wittingen	x		x
Wolfenbüttel	x		x
Wolfsburg	x		x
Wolterdingen (Han)	x		
Woltwiesche	x		x
Wremen	x		x
Wulften	x		x
Wunstorf	x	x	

## Anlage 9

**Sonstige Serviceeinrichtungen in Bahnhöfen -  
Tabelle zu den Fragen III.C. 3 und 7**

Stationen	Stationen	
	ohne Toiletten	ohne Fahrtrichtungsanzeiger
Achmer	x	x
Ahlhorn	x	x
Aschendorf	x	x
Augustfehn		x
Bad Bentheim	x	x
Bad Zwischenahn		x
Berne		x
Bersenbrück	x	x
Bohmte	x	x
Bookholzberg	x	x
Borkum, Jakob-van-Dyken-Weg	x	
Brake (Unterweser)		x
Bramsche	x	x
Brettorf	x	x
Bruchmühlen	x	x
Burhufe	x	x
Cloppenburg	x	x
Dissen-Bad Rothenfelde	x	x
Dörpen	x	x
Dreye	x	x
Elsfleth	x	x
Esens (Ostfriesl)		x
Essen (Oldb)	x	x
Ganderkesee	x	x
Geeste	x	x
Goldenstedt (Oldb)	x	x
Großenkneten	x	x
Haren (Ems)	x	x
Hasbergen (Kr Osnabrück)	x	x
Heidkrug	x	x
Hesepe	x	x
Hilter	x	x
Holdorf (Oldb)	x	x
Hoykenkamp	x	x
Hude	x	x
Huntlosen	x	x
Jever		x
Kleinensiel	x	x
Kloster Oesede	x	x
Langeoog Bahnhof		x
Langeoog Hafen	x	x
Lathen	x	x
Leschede	x	x
Lingen (Ems)		x
Lohne (Oldb)	x	x
Lutten	x	x
Marienhufe	x	x

Stationen	Stationen	
	ohne Toiletten	ohne Fahrtrichtungsanzeiger
Melle	x	x
Meppen	x	x
Mühlen (Oldb)	x	x
Natrup-Hagen	x	x
Neuenkirchen (Oldb)	x	x
Norddeich	x	x
Norddeich Mole		x
Norden		x
Nordenham		x
Oesede	x	x
Osnabrück Hasetor	x	x
Papenburg (Ems)		x
Quakenbrück	x	x
Rastede	x	x
Rechterfeld	x	x
Rieste		x
Rodenkirchen (Oldb)		x
Salzbergen	x	x
Sande	x	x
Sanderbusch	x	x
Sandkrug	x	x
Schierbrok	x	x
Schortens-Heidmühle (Oldb)	x	x
Schüttorf	x	x
Steinfeld (Oldb)	x	x
Sutthausen	x	x
Varel (Oldb)		x
Vechta		x
Vechta Stoppelmarkt	x	x
Weener	x	x
Wellendorf	x	x
Westerhausen	x	x
Westerstede-Ocholt		x
Wildeshausen	x	x
Wissingen	x	x
Wittmund	x	x
Wüstring	x	x
Achim		x
Adelebsen	x	x
Agathenburg	x	
Ahlten (Han)	x	
Algermissen	x	x
Aligse	x	
Anderten-Misburg	x	
Apensen	x	x
Ashausen	x	
Bad Bevensen		x
Bad Bodenteich	x	x
Bad Fallingbostal	x	x
Bad Gandersheim	x	x
Bad Harzburg		x
Bad Lauterberg im Harz Barbis	x	x
Bad Münder (Deister)	x	
Bad Nenndorf	x	

Stationen	Stationen	
	ohne Toiletten	ohne Fahrtrichtungsanzeiger
Bad Sachsa	x	x
Bad Salzdetfurth		x
Bad Salzdetfurth-Solebad	x	x
Baddeckenstedt	x	x
Baden (Kr Verden)	x	x
Banteln	x	x
Bantorf	x	
Bardowick	x	
Bargstedt	x	x
Barnstorf (Han)	x	x
Barnten	x	x
Barrien	x	x
Bassum	x	x
Bavendorf	x	x
Bennemühlen	x	
Bennigsen	x	
Bienenbüttel	x	x
Bissendorf	x	
Bodenburg	x	x
Bodenfelde	x	x
Börßum	x	x
Bramstedt (b Syke)	x	x
Braunschweig-Gliesmarode	x	x
Bremervörde		x
Brest-Aspe	x	x
Brockhöfe	x	x
Burgdorf (Han)	x	
Büsenbachtal	x	x
Cadenberge	x	x
Calberlah	x	x
Coppenbrügge	x	x
Cuxhaven		x
Dahlenburg	x	x
Dannenberg Ost	x	x
Dedenhausen	x	x
Dedensen / Gümmer	x	
Derneburg (Han)	x	x
Dettum	x	x
Diepholz	x	x
Dollbergen	x	x
Dollern	x	
Dorfmark	x	x
Dorum (Kr Cuxhaven)		x
Dörverden	x	x
Ebstorf (Kr Uelzen)	x	x
Echem	x	x
Egestorf (Deister)	x	
Ehlershausen	x	
Eickeloh	x	x
Eilvese	x	
Einbeck-Salzderhelden	x	x
Elze (Han)	x	
Emmerke	x	x
Emmerthal	x	x

Stationen	Stationen	
	ohne Toiletten	ohne Fahrtrichtungsanzeiger
Empelde	x	x
Eschede	x	x
Etelsen	x	x
Eystrup	x	x
Fallersleben	x	x
Freden (Leine)	x	x
Frellstedt	x	x
Frelsdorf	x	x
Friedland (Han)	x	
Geestenseth	x	
Gifhorn		x
Gifhorn-Stadt		x
Gittelde	x	x
Göhrde	x	x
Großburgwedel	x	x
Großdungen	x	x
Hademstorf	x	x
Hagen (Han)	x	
Hainschenwalde	x	x
Hämelerwald	x	x
Hammah	x	x
Handeloh	x	x
Hann Münden		x
Hannover Bismarckstraße	x	
Hannover Karl-Wiechert-Allee	x	
Hannover -Ledeburg	x	
Hannover -Vinnhorst	x	
Hannover-Bornum	x	x
Hannover-Kleefeld	x	
Hannover-Leinhausen	x	
Hannover-Linden	x	
Hannover-Messe / Laatzen	x	
Hannover-Nordstadt	x	
Hardeggen	x	x
Harsefeld	x	
Harsum	x	x
Haste (Han)	x	
Hattorf	x	x
Hechthausen	x	x
Hedemünden	x	x
Hemmoor	x	x
Hemsen (b Soltau)	x	x
Herzberg (Harz)		x
Herzberg Schloß	x	x
Hesedorf	x	x
Hessisch Oldendorf	x	x
Hildesheim Ost	x	x
Himmelpforten	x	x
Hittfeld	x	x
Hitzacker	x	x
Hodenhagen	x	x
Hoheneggelsen	x	x
Holm-Seppensen	x	x
Holtensen (b Weetzen)	x	x

Stationen	Stationen	
	ohne Toiletten	ohne Fahrtrichtungsanzeiger
Holzminden		x
Immensen-Arpke	x	x
Isernhagen	x	x
Katlenburg	x	x
Kirchdorf (Deister)	x	x
Kirchhorsten	x	
Kirchweyhe	x	x
Klecken	x	x
Knesebeck	x	x
Königsutter		x
Kutenholz	x	x
Langelsheim	x	x
Langenhagen -Kaltenweide	x	
Langenhagen Pferdemarkt	x	
Langenhagen-Mitte	x	
Langwedel	x	x
Lauenbrück	x	x
Lauenförde	x	x
Leese-Stolzenau	x	x
Lehrte	x	
Leiferde (b Gifhorn)	x	x
Leitstade	x	x
Lemförde	x	x
Lemmie	x	
Lengede-Broistedt	x	x
Lenglern	x	x
Letter	x	
Lindhorst (Schaumb-Lippe)	x	
Lindwedel	x	
Linsburg	x	x
Lödingsen	x	x
Loxstedt	x	x
Lübberstedt	x	x
Lunestedt	x	x
Maschen	x	x
Meckelfeld	x	x
Meine	x	x
Meinersen	x	x
Mellendorf	x	
Münchehof (Harz)	x	x
Munster (Örtze)	x	x
Neetzendorf	x	x
Neu Wulmstorf	x	x
Neudorf-Platendorf	x	x
Neukloster (Kr Stade)	x	
Nordholz	x	x
Nordstemmen	x	
Nörten-Hardenberg	x	x
Oerel	x	x
Offensen (Kr Northeim)	x	x
Oker	x	x
Oldenbüttel	x	x
Osterholz-Scharmbeck		x
Osterode am Harz Leege	x	x

Stationen	Stationen	
	ohne Toiletten	ohne Fahrtrichtungsanzeiger
Osterode am Harz Mitte	x	x
Osterwald	x	x
Otterndorf		x
Ottersberg (Han)	x	x
Otze	x	
Peine		x
Poggenhagen	x	
Radbruch	x	
Rethen (Leine)	x	x
Rinteln	x	x
Ritterhude	x	x
Ronnenberg (Han)	x	
Rötgesbüttel	x	x
Sagehorn	x	x
Salzgitter Bad	x	x
Salzgitter-Immendorf	x	x
Salzgitter-Lebenstedt	x	x
Salzgitter-Ringelheim	x	x
Salzgitter-Thiede	x	x
Salzgitter-Watenstedt	x	x
Sarstedt	x	x
Schandelah	x	x
Scheeßel	x	x
Schladen (Harz)	x	x
Schnega	x	x
Schneverdingen	x	x
Schönewörde	x	x
Schöppenstedt	x	x
Schwarmstedt	x	x
Seelze Pbf	x	
Seesen		x
Sehnde	x	x
Sellstedt	x	x
Soltau (Han)		x
Soltau (Han) Nord	x	x
Soltendieck	x	x
Sottrum	x	x
Springe	x	
Sprötze	x	x
Stadtoldendorf	x	x
Staufenberg-Spee	x	x
Stederdorf (Kr Uelzen)	x	x
Stelle	x	
Stubben	x	x
Sudenburg	x	x
Suerhop	x	x
Syke		x
Tostedt	x	
Triangel	x	x
Twistringen	x	x
Unterlüß	x	x
Uslar	x	x
Vastorf	x	x
Vechede	x	x

Stationen	Stationen	
	ohne Toiletten	ohne Fahrtrichtungsanzeiger
Vienenburg	x	x
Visselhövede	x	x
Vöhrum	x	x
Voldagsen	x	x
Völksen-Eldagsen	x	
Volpriehausen	x	x
Vorhop	x	x
Wahrenholz	x	x
Walkenried	x	x
Walsrode	x	x
Weddel (Braunsch)	x	x
Weetzen	x	
Wehdel	x	x
Wendisch Evern	x	x
Wennigsen (Deister)	x	
Wesseln	x	x
Wieren	x	x
Wingst	x	x
Winninghausen	x	x
Wintermoor	x	x
Wittingen	x	x
Wolfenbüttel	x	x
Wolterdingen (Han)	x	x
Woltwiesche	x	x
Wremen	x	x
Wulften	x	x

**Weitere Güterumschlaganlagen Schiene-Straße/Schiene-Schiff**

Standort	Leistungsfähigkeit	Höhe der Auslastung
Leer	1 Ganzzug/d	30-40%
Stade	2 Ladegleise	75%
Bad Essen	Keine Angaben	0%
Stadtdendorf	150.000t/a	66%
Dörpen	Keine Angaben	
Brake	3.000.000t/a	83%
Cuxhaven	Keine Angaben	
Emden	Keine Angaben	
Osnabrück	Keine Angaben	
Hannover-Linden	60000 TEU/a	68%
Hannover-Nordhafen	60000 TEU/a	34%
Uelzen	450000 t/a	20-25%
Wittingen	800000 t/a	50%
Lüneburg	500000 t/a	50%
Wolfsburg	Keine Angaben	100%

Anlage 10

Güterverkehrszentren und sonstige Umschlaganlagen – Übersicht zu Frage III.D. 2

Intermodaler Güterumschlag in Niedersachsen:

