

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Alexander Wille (CDU)

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

Kosten und Finanzierung des Schienenersatzverkehrs während der Streckensperrung Hamburg–Hannover

Anfrage des Abgeordneten Alexander Wille (CDU), eingegangen am 17.06.2026 - Drs. 19/10967, an die Staatskanzlei übersandt am 22.06.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 02.07.2026

Vorbemerkung des Abgeordneten

Die *Cellesche Zeitung* berichtete in einem Liveticker über die Auswirkungen der Streckensperrung Hamburg–Hannover auf den Bahnverkehr im Celler Land. Danach verkehren dort bis zum 10. Juli 2026 keine regulären Züge mehr; lediglich die S-Bahn hält weiterhin in Celle. Zudem wurde ab dem ZOB Celle ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.¹

Hintergrund ist die sogenannte Qualitätsoffensive auf der Bahnstrecke Hamburg–Hannover. Nach Angaben der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) erneuert die DB InfraGO als Eigentümerin der Schieneninfrastruktur vom 1. Mai bis zum 10. Juli 2026 u. a. Gleise und Stellwerke auf der Strecke zwischen Hannover und Lüneburg. Die Strecke ist währenddessen zunächst teilweise und anschließend vollständig gesperrt. Für den Nahverkehr richtet die LNVG einen Schienenersatzverkehr mit Bussen ein.²

Der *Rundblick Niedersachsen* berichtete, dass die LNVG die Kosten für den Ersatzverkehr tragen solle, da die Maßnahme formal nicht als Generalsanierung eingeordnet werde und sich daher weder der Bund noch die DB InfraGO an den Kosten beteiligen würden.³

1. Welche Gesamtkosten entstehen nach Kenntnis der Landesregierung für den Schienenersatzverkehr während der Streckensperrung Hamburg–Hannover im Zeitraum vom 1. Mai bis 10. Juli 2026?

Die Kosten für den Schienenersatzverkehr während der Streckensperrung Hamburg–Hannover im Rahmen der Qualitätsoffensive belaufen sich auf einen einstelligen Millionenbetrag. Gemäß Artikel 24 Abs. 3 der Niedersächsischen Verfassung braucht die Landesregierung Anfragen von Mitgliedern des Landtages u. a. dann nicht zu beantworten, soweit zu befürchten ist, dass durch das Bekanntwerden der Auskünfte schutzwürdige Interessen Dritter verletzt werden. Die Angabe des genauen Betrags würde in Verbindung mit der bekannten Dauer der Sperrung, dem Linienkonzept, dem Fahrzeugbedarf und den eingesetzten Ersatzverkehrsleistungen Rückschlüsse auf vertragliche Vergütungsbestandteile, Einheitspreise, Dispositions- und Risikozuschläge und weitere Vertragskonditionen der auf Grundlage eines Vergabeverfahrens mit dem Ersatzverkehr beauftragten DB SEV GmbH und der Regionalbus Braunschweig GmbH ermöglichen. Diese Angaben sind nicht offenkun-

¹ <https://www.cz.de/lokales/celle-1k/streckensperrung-hannover-hamburg-alle-infos-aus-celle-im-liveticker-stand-26-5-2026-3UNOXPTKEFAHROESUZIOZZLXIA.html>.

² <https://www.lnvg.de/schienenersatzverkehr>.

³ <https://rundblick-niedersachsen.de/die-bahn-saniert-niedersachsen-zahlt-den-bus>.

dige Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Betreiberinnen und können im wettbewerblich geprägten Markt für Ersatz- und Busverkehrsleistungen bei künftigen Vergaben wirtschaftlich verwertet werden. Solche Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse unterliegen zudem dem Schutz gemäß § 5 Vergabeverordnung (VgV) und sind von einer Veröffentlichung ausgeschlossen.

2. Wie verteilen sich diese Kosten auf die Kostenbestandteile, insbesondere Busleistungen, Personal, Leitstelle bzw. Disposition, Haltestellen- und Umsteigeinfrastruktur, Fahrgastinformation, Sicherheits- bzw. Servicepersonal sowie sonstige Begleitmaßnahmen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Während der Qualitätsoffensive entstehen keine zusätzlichen Kosten für Haltestellen- und Umsteigeinfrastruktur, da bestehende Anlagen genutzt werden. Kosten für die Fahrgastinformation werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen über die bestehenden Verkehrsverträge finanziert. Dies gilt auch für das Servicepersonal (sogenannte Reisendenlenker an den Busbahnhöfen). Dieses Personal wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gestellt und ebenfalls über die Verkehrsverträge finanziert. Hier stehen die Kundenbetreuerinnen und -betreuer, die für den Zeitraum der Qualitätsoffensive nicht in den Zügen eingesetzt werden können, zur Verfügung.

3. Wer trägt die Kosten des Schienenersatzverkehrs, insbesondere im Verhältnis zwischen dem Land Niedersachsen, LNVG, DB InfraGO, Bund, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden sowie betroffenen Kommunen (bitte auch die entsprechenden Haushaltsmittel bzw. Finanzierungsquellen darstellen)?

Die Kosten für den Schienenersatzverkehr zwischen Hamburg und Hannover im Rahmen der Qualitätsoffensive tragen die an den Verkehrsverträgen beteiligten Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs. Die Finanzierung erfolgt über Regionalisierungsmittel des Bundes, die den Aufgabenträgern zur Bereitstellung und Organisation des SPNV-Angebots zur Verfügung gestellt werden.