

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

Anfrage des Abgeordneten Eike Holsten (CDU)

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

Wie ist der Finanzierungs- und Planungsstand zur Aufhebung höhengleicher Bahnübergänge an der Ausbaustrecke Rotenburg–Verden?

Anfrage des Abgeordneten Eike Holsten (CDU), eingegangen am 09.06.2026 - Drs. 19/10865, an die Staatskanzlei übersandt am 10.06.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 13.07.2026

Vorbemerkung des Abgeordneten

Der Deutsche Bundestag hat den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Rotenburg–Verden im Rahmen des Gesamtvorhabens „Optimiertes Alpha-E + Bremen“ parlamentarisch begleitet und dabei den weiteren Planungsweg beschrieben. In der Bundestagsdrucksache 19/31088 wird der Ausbau als Teilmaßnahme mit Beginn der Planung 2016 und Abschluss der Vorplanung 2019 beschrieben.¹

In der genannten Drucksache wird außerdem ein Finanzierungsrahmen für zusätzliche Maßnahmen genannt. Demnach werden für Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG), darunter die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge, Bundesmittel „von bis zu 80 Millionen Euro“ bereitgestellt; zugleich wird festgehalten, dass bei fehlender Finanzierung nach Maßgabe des EBKrG der Bundestag zu unterrichten sei.²

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke wird öffentlich diskutiert, ob die Aufhebung von fünf Bahnübergängen zeitlich abgestimmt und finanziell abgesichert in die Planfeststellung eingebracht werden kann. Auf der Projektseite der Deutschen Bahn werden für Rotenburg–Verden Bahnübergänge als „Parallelmaßnahmen“ ausgewiesen; zugleich wird auf Variantenuntersuchungen u. a. zur Scharnhorster Straße, zur K 21 / Föscheberg und K 11 / Holtumer Dorfstraße, zum Süderwalseder Weg sowie zur K 220 / Bahnhofstraße hingewiesen.³

Die „AG Anrainerkommunen“ hat in einem Schreiben vom 12. März 2026 an den Bundesminister für Verkehr, Patrick Schnieder, auf nach ihrer Darstellung ungeklärte Finanzierungsfragen hingewiesen. Mit Antwortschreiben vom 24. März 2026 verweist das Bundesministerium für Verkehr u. a. auf die Zuständigkeiten nach dem EBKrG, die Notwendigkeit von Kreuzungsvereinbarungen sowie auf die Kostenverteilung gemäß § 13 Abs. 2 EBKrG.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Umgang mit Bahnübergängen an Kommunalstraßen war im Dialogforum Schiene Nord ein zentrales Thema der Beteiligten. Das damals gültige Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sah noch eine erhebliche finanzielle Beteiligung der Kommunen bei Bahnübergangsmaßnahmen vor. Mit der Reform des EKrG konnte die Finanzaufteilung bei Bahnübergangsmaßnahmen zur Entlastung der Kommunen neu geregelt werden.

¹ <https://dserver.bundestag.de/btd/19/310/1931088.pdf>, S. 3.

² <https://dserver.bundestag.de/btd/19/310/1931088.pdf>, S. 7.

³ <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/rotenburg-verden.html>.

Der Bundestag hat am 23.06.2021 mit seiner Entscheidung zum Umgang mit den Kernforderungen für den Ausbau der Bahnstrecke Rotenburg–Verden (Bundestagsdrucksache 19/31088) festgehalten, dass die Maßnahme „ABS Rotenburg–Verden–Minden/Wunstorf“ und damit als Bestandteil des „Optimierten Alpha-E + Bremen“ im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten ist. Die Bundesregierung empfiehlt die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der damaligen DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen und fordert darüber hinaus die Umsetzung weiterer Maßnahmen entsprechend der genannten Kernforderungen.

Mit der genannten Bundestagsentschließung wird die Bundesregierung konkret aufgefordert, fünf Bahnübergänge an kommunalen Straßen zu beseitigen. Begründet wird diese sogenannte Kernforderung mit den negativen Auswirkungen einer Vollausslastung der Streckenkapazitäten auf Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Gemeinden, insbesondere auf die zeitnahe Erreichbarkeit durch Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste bei Notfällen.

Der Bundestagsbeschluss zum Ausbau der Strecke Rotenburg–Verden dient als Vorbild für einen weitgehend konsensualen Infrastrukturausbau.

1. Welche Informationen bzw. Zusagen zur Finanzierung aus Bundesmitteln liegen der Landesregierung gegebenenfalls für die Aufhebung der fünf Bahnübergänge vor?

Die Aufhebung der genannten Bahnübergänge ist Gegenstand des Beschlusses des Deutschen Bundestages (Drucksache 19/31088, siehe Vorbemerkung). Daraus geht hervor, dass Maßnahmen im Sinne von § 3 EKrG erforderlich sind, die die Sicherheit erhöhen und einen reibungslosen Ablauf sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr sicherstellen sollen. Zugleich werden die Kommunen an den betreffenden Kreuzungen aufgefordert nachzuweisen, dass ein Bedarf im Sinne von Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs gemäß § 3 EKrG besteht. Aus einer Mitteilung der DB geht hervor, dass die DB mit intensiven Untersuchungen die grundlegenden Voraussetzungen für eine Ersatzmaßnahme gemäß EKrG geschaffen hat. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) geht auf dieser Basis davon aus, dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist. Die Kosten, die dem Bund durch die Umsetzung entstehen, sollen aus den im Bundeshaushalt (Einzelplan 12) vorgesehenen Mitteln für die Beseitigung von Bahnübergängen finanziert werden. Seitens der DB setzt die Auflösung von Bahnübergängen eine gesicherte Finanzierung aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB voraus. Mit der neuen Leistungsvereinbarung (LV) InfraGO, die die LuFV zum 01.01.2027 ablösen soll, geht die DB von einer Sicherung der Gesamtfinanzierung der o. a. Bahnübergänge aus.

2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung gegebenenfalls aus dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. März 2026 zur Zuständigkeit und Finanzierung nach dem EKrG?

Dem Schreiben des BMV gibt die Rechtslage nach § 13 Abs. 2 S. 1 EKrG und die diesbezüglichen Kostenanteile wieder.

Dem Schreiben ist zu entnehmen, dass das Land ein Sechstel der Kosten trägt. Der Bund übernimmt die Hälfte und die DB ein Drittel der Kosten. Diese Mittel werden laut BMV im Haushalt eingestellt bzw. werden der DB über das Instrument LuFV bereitgestellt. Diese Aussagen lassen die Schlussfolgerung zu, dass eine Finanzierung entsprechend EKrG umsetzbar ist.

3. In welchem Planungsstadium befindet sich nach Kenntnis der Landesregierung die Aufhebung der fünf genannten Bahnübergänge (bitte je Bahnübergang antworten)?

Nach Kenntnis der Landesregierung liegen Machbarkeitsstudien für die Bahnübergänge vor, weitere Planungsstände sind nicht bekannt.

4. Sollen die Aufhebungen aller fünf Bahnübergänge Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zum zweigleisigen Ausbau Rotenburg–Verden sein?

Nach Auskunft der DB sind die Maßnahmen für die Ausbaustrecke in mehrere Planfeststellungsabschnitte (PFA) aufgeteilt. Aus der Internetdarstellung (<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/rotenburg-verden.html>) geht folgende Aufteilung der Abschnitte hervor.

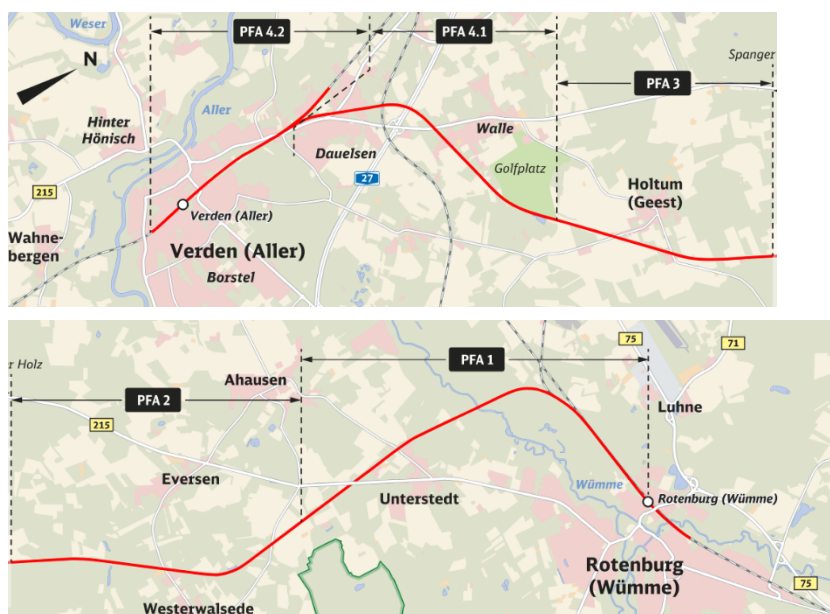


Abbildung: Aufteilung der Planfeststellungsabschnitte laut Internetdarstellung der DB (<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/rotenburg-verden.html>)

Aus dieser Darstellung geht hervor, dass die Bahnübergänge jeweiligen PFA zugeordnet sind:

- BÜ K220, Bahnhofstraße (Westerwalsede): PFA 2,
- BÜ Süderwalseder Weg: PFA 2,
- BÜ K11, Holtumer Dorfstraße: PFA 3,
- BÜ K21 (Holtum): PFA 3,
- BÜ Scharnhorster Str. (Walle): PFA 4.1.

5. Welche Kostenschätzungen liegen der Landesregierung gegebenenfalls je Bahnübergang vor?

Der Landesregierung wurden keine Kostenschätzungen vorgelegt. Gleichwohl hat die DB die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien veröffentlicht (<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/rotenburg-verden.html#bahnuebergaenge>). Diese Machbarkeitsstudien enthalten auch Kostenschätzungen für die jeweiligen Möglichkeiten I bis III (im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen).

Bahnübergang / Bahnübergänge	Möglichkeit	Überschlägige Baukosten (netto)
Süderwalseder Weg	I	53.300 Euro
	II	2.085.300 Euro
	III	2.923.054 Euro
Scharnhorster Straße	I	4.297.400 Euro
	II	3.936.840 Euro
	III	5.768.240 Euro

Bahnübergang / Bahnübergänge	Möglichkeit	Überschlägige Baukosten (netto)
Westerwalsede Bahnhofstraße	I	4.308.000 Euro
	II	8.096.461 Euro
	III	5.718.000 Euro
Föscheberg (K21) und Holtumer Dorfstraße (K11) (zusammengefasst in einer BÜ-Maßnahme)	I	9.940.074 Euro
	II	16.242.874 Euro
	III	12.846.874 Euro

6. Welchen Landesanteil erwartet die Landesregierung gegebenenfalls je Bahnübergang nach dem EBKrG?

Siehe auch Antwort zu Frage 2. Über die Machbarkeitsstudien hinausgehende Planungen liegen der Landesregierung nicht vor, sodass keine konkrete Aussage zur Höhe getroffen werden kann.

7. Welche Haushaltsmittel sind für einen möglichen Landesanteil in den Jahren 2026 bis 2028 gegebenenfalls vorgesehen?

In Kapitel 0820 Titel 883 10 sind 8 Millionen Euro im Haushaltsjahr 2026 für Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden für Maßnahmen nach dem EBKrG veranschlagt. Für die Jahre 2027 und 2028 ist noch kein Landeshaushalt beschlossen worden.

8. Welche Kreuzungs- oder Planungsvereinbarungen zu den fünf Bahnübergängen wurden seit November 2025 gegebenenfalls vorbereitet, abgeschlossen oder zur Genehmigung vorgelegt?

Mit dem Land wurden keine Vereinbarungen hierzu getroffen bzw. vorbereitet.

9. Liegen der Landesregierung gegebenenfalls Kenntnisse zur Machbarkeitsstudie (Stand 5. September 2025) und zu Vorzugsvarianten vor? Falls ja, welche?

Die Landesregierung hat Kenntnis zu den Machbarkeitsstudien im Rahmen der Internetveröffentlichung der DB (siehe Antwort zu Frage 5).

Die Machbarkeitsstudien zeigen unterschiedliche Möglichkeiten (I bis III gemäß Antwort zu Frage 5) auf. Diese lauten:

- für den BÜ Süderwalseder Weg:
 - I. Ersatzloser Rückbau des BÜ (vom Planer erstplatzierte Vorzugsmöglichkeit),
 - II. Neubau einer Straßenüberführung im Bestandskreuzungspunkt,
 - III. Wegeausbau bis Eisenbahnüberführung Wedehof,
- für den BÜ Scharnhorster Straße:
 - I. Neubau einer Anschlussstraße zur B 215 und Personenunterführung (vom Planer erstplatzierte Vorzugsmöglichkeit),
 - II. Neubau einer Straßenüberführung bei ca. Bahn-km 6,1+6,4,
 - III. Neubau einer Straßenüberführung bei ca. Bahn-km 6,3+90 und Personenunterführung,
- für den BÜ Westerwalsede Bahnhofstraße:
 - I. Neubau einer Straßenüberführung westlich bei ca. Bahn-km 15,440,
 - II. Neubau einer Eisenbahnführung im Bestandskreuzungspunkt (vom Planer erstplatzierte Vorzugsmöglichkeit),

- III. Umfahrung des Gewerbegebietes und Neubau einer Straßenüberführung bei ca. Bahn-km 15,440,
- für die BÜ Föscheberg (K 21) und Holtumer Dorfstraße (K 11):
 - I. Neubau einer Straßenüberführung bei ca. km 9,400 (K 21) und Wegausbau Am Holtumer Moor (K 11) (vom Planer erstplatzierte Vorzugsmöglichkeit),
 - II. Neubau einer Straßenüberführung bei ca. km 9,400 (K 21) und Neubau einer Eisenbahnüberführung bei ca. km 10,850 (K 11),
 - III. Personenunterführung in Bestandskreuzungspunkt (K 21) und Neubau einer Verbindungsstraße zwischen K 21 und K 11.

10. Ist der Landesregierung gegebenenfalls für die weiteren Schritte (Kreuzungsvereinbarungen, Planfeststellung) eine konkrete Zeitplanung bekannt?

Nein.