

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

Anfrage des Abgeordneten Alexander Wille (CDU)

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

Mögliche verkehrliche Auswirkungen einer Neubaustrecke Hamburg–Hannover auf die Bestandsstrecke zwischen Celle und Lehrte

Anfrage des Abgeordneten Alexander Wille (CDU), eingegangen am 13.08.2026 - Drs. 19/11340, an die Staatskanzlei übersandt am 14.08.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 10.09.2026

Vorbemerkung des Abgeordneten

Der NDR berichtete am 20. März 2026 unter der Überschrift „Neubau der Bahnstrecke Hamburg–Hannover: Der aktuelle Stand“ über den aktuellen Diskussionsstand zu einer möglichen Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover.¹ Im Zusammenhang mit der Realisierung einer Neubaustrecke wird auch über Auswirkungen auf die Bestandsstrecke zwischen Celle und Lehrte diskutiert. Entlang dieser Strecke befinden sich derzeit acht Bahnübergänge. Soweit im Zuge möglicher baulicher Anpassungen Änderungen an Bahnübergängen erforderlich werden, richtet sich die Kostentragung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG); danach tragen Bund, Land und DB AG die kreuzungsbedingten Kosten gemäß § 13 Abs. 1 EBKrG grundsätzlich jeweils zu einem Drittel.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Planungen der Deutschen Bahn (DB) für eine Neubaustrecke zwischen Hannover–Hamburg sind in erster Linie auf den Personenverkehr ausgelegt. Eine Nutzung dieser Strecke durch den Güterverkehr ist bei der Nutzen-Kosten-Bewertung der Planung zwar vorgesehen, nach Auskunft des Sachverständigen bei der öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 20. April 2026 zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover–Hamburg allerdings nicht zu erwarten. Mit der Verlagerung des Personenfernverkehrs auf die Neubaustrecke würden dennoch auf der Bestandsstrecke Kapazitäten frei, die für weitere Güterverkehre genutzt werden könnten. In diesem Fall wären auch mehr Güterzüge auf dem Streckenabschnitt Lehrte–Celle zu erwarten.

Der Streckenabschnitt Lehrte–Celle ist Bestandteil des im Dialogforum Schiene Nord entwickelten Projekts „Alpha-E“, das als „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen worden ist. Die Forderung der Kommunen, dass die vorgesehenen Maßnahmen an Bahnübergängen nicht zulasten dieser finanziert werden, war auch Bestandteil des Dialogs. Ein Schritt zur Umsetzung dieser Forderung war die Erneuerung der Finanzierungsgrundsätze für Bahnübergangsmaßnahmen im Eisenbahnkreuzungsgesetz. Seit 2020 gilt daher für Straßen in kommunaler Baulast nicht mehr die in der Anfrage eingangs aufgestellte Drittelregelung, sondern hier wurden die Kommunen entlastet.

1. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse zu möglichen verkehrlichen Auswirkungen einer Neubaustrecke Hamburg–Hannover auf die Bestandsstrecke zwischen Celle und

¹ Vgl. https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/lueneburg_heide_unterelbe/bahnstrecke-hamburg-hannover-neubauplaene-spalten-eine-region,alphae-100.html.

Lehrte vor? Falls ja, wird um Ausführungen zur künftigen Zahl der dort verkehrenden Nah-, Güter-, Umleitungs- und Sonderverkehre gebeten (bitte dabei nach Prognosehorizont, Verkehrsart und Tageszeit differenzieren).

Nach Angaben der DB kann zur Frage künftiger Verkehre auf die Verkehrsprognose des Bundes für 2040²⁾ verwiesen werden. Danach wird sich die Anzahl der täglichen Güterzüge auf diesem Abschnitt von rund 50 Zügen in 2019 auf rund 100 Züge im Jahr 2040 erhöhen. In Bezug auf die Tageszeit wird für den Prognosefall 2040 zwischen 6 und 22 Uhr dargestellt, dass keine Überlastung zu erwarten ist.

Gegenüber der Prognose 2030 weist die Basisprognose 2040 eine geringere Anzahl an erforderlichen Güterzügen aus. Ursächlich hierfür sind eine unterstellte höhere Beladung der Züge und Verschiebungen bei den nachgefragten Relationen. Auch für die Relation Hamburg in Richtung Fulda wird für 2040 ein deutlich geringeres Güterverkehrsaufkommen erwartet, sodass das Aufkommen im Schienengüterverkehr auch zwischen Lehrte und Celle in der Prognose 2040 deutlich geringer erwartet wird als in der Prognose für 2030. Konkrete Daten liegen der Landesregierung jedoch nicht vor. Es ist bei der Bewertung der Basisprognose 2040 auch zu beachten, dass die Planungen der Neubaustrecke keine Realisierung bis 2040 vorsehen, diese gleichwohl in der Prognose 2040 unterstellt ist. Insofern stellt die Basisprognose zunächst eine Orientierung und keine konkrete Vorhersage dar. Eine konkrete Ableitung von Veränderungen im Güterverkehr durch eine etwaige Neubaustrecke, wie es aus der Anfrage hervorgeht, ist somit nicht möglich. Dies gilt für die angefragten täglichen Zugzahlen und erst recht für Differenzierungen nach Tageszeit. Konkrete Erkenntnisse zu künftigen Umleitungs- und Sonderverkehren liegen nicht vor. Durch die anstehenden Korridorsanierungen und weitere Bau- und Sanierungsmaßnahmen, wie auch bei Störungen ist mit Umleitungsverkehren zu rechnen.

Mögliche Zugzahlen im Nahverkehr sind dem SPNV-Konzept 2030+/2040+ zu entnehmen³⁾. Danach sind auf der Strecke nach Celle zwei S-Bahn-Verbindungen pro Stunde vorgesehen. Dieses Angebot entspricht einer maximalen Anzahl von 42 Zügen der Linie S7 und 36 Zügen der Linie S6 pro Tag.

2. Könnten sich nach Kenntnis der Landesregierung aus den möglichen Veränderungen des Zugverkehrs gegebenenfalls Auswirkungen auf die acht Bahnübergänge im betreffenden Streckenabschnitt ergeben, insbesondere im Hinblick auf gesetzliche und technische Vorgaben zu Schließ-, Räum- und Freihaltezeiten? Falls ja, welche?

Veränderungen des Zugverkehrs sind nicht allein im Zusammenhang mit der sich in Diskussion befindlichen Neubaustrecke Hannover–Hamburg zu erwarten, sondern seit Jahren werden die Ziele verfolgt, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und den Wirtschaftsstandort Deutschland durch einen wettbewerbsfähigen Schienenverkehr zu stärken. Hierdurch kommt es im Rahmen der verfügbaren, bzw. zu realisierenden Kapazitäten zu einer Erhöhung des Zugverkehrs. Dies kann auch Folgen für die Bahnübergänge haben, wenn durch eine erhöhte Zugzahl oder längere Züge längere Schließzeiten zu erwarten sind. Die DB informiert auf ihrer Seite zum „Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover“ (www.hamburg-bremen-hannover.de) über die Auflösung von Bahnübergängen entlang des Streckenabschnitts Celle–Lehrte. Diese angelaufenen Aktivitäten der DB zeigen, dass bei entsprechender Verkehrserwartung die Bahnübergänge von der Deutschen Bahn in den Blick genommen werden.

Es liegen dem Land keine Hinweise vor, dass die Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben und technischen Standards für den Betrieb von technischen Sicherungsanlagen an Bahnübergängen durch die DB nicht generell gewährleistet ist. Gesetzliche Regelungen zu maximalen Schließzeiten sind nicht bekannt.

²⁾ [Band 8.1E: Verkehrsprognose 2040 - Eisenbahnverkehrsprognose Prognosefall 1 "Basisprognose 2040" \(Ergebnisbericht\): https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-eisenbahnverkehrsprognose-prognosefall-1.pdf?__blob=publicationFile](https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-eisenbahnverkehrsprognose-prognosefall-1.pdf?__blob=publicationFile)

³⁾ <https://www.lnv.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040>

- 3. Hält die Landesregierung auf Grundlage der ihr vorliegenden Erkenntnisse und Gutachten die Einhaltung der gesetzlichen und technischen Anforderungen an den Bahnübergängen im Streckenabschnitt Celle–Lehrte auch bei einer möglichen Verdichtung des Zugverkehrs für gesichert? Falls nein, welche baulichen, betrieblichen oder verkehrslenkenden Maßnahmen wären aus Sicht der Landesregierung gegebenenfalls erforderlich, um die Nutzbarkeit der Bahnübergänge im betreffenden Streckenabschnitt weiterhin sicherzustellen, insbesondere für Rettungsdienst, Feuerwehr und Polizei?**

Die Verantwortung, die gesetzlichen und technischen Anforderungen an die Sicherung von Bahnübergängen zu erfüllen, liegt bei der Deutschen Bahn als Infrastrukturbetreiberin. Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, die darauf hindeuten, dass die Einhaltung im o. a. Streckenabschnitt auch bei einer möglichen Verdichtung des Zugverkehrs nicht gewährleistet werden kann.

Bahnübergänge werden im Rahmen von „Bahnübergangsschauen“ turnusgemäß einzeln bewertet. Beteiligt sind mindestens der Straßenbaulastträger, bei DB-Strecken die DB und die Polizei. In diesen werden Sicherheitsthemen angesprochen. Ebenso können von den Beteiligten weitere Themen eingebracht werden.

Im Übrigen gelten die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Danach sind solche Kreuzungen zu beseitigen, durch Baumaßnahmen zu entlasten oder durch den Bau von Überführungen oder in sonstiger Weise zu ändern, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert. Hierzu treffen Infrastrukturbetreiber und der Träger der Baulast der kreuzenden Straße eine entsprechende Vereinbarung. Kommt eine solche nicht zustande, können sich die Beteiligten an das BMV wenden und eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren beantragen. Bei einseitiger Veranlassung der Maßnahme seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens haben im Vorfeld stets Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange (u. a. Feuerwehr/Polizei/Verkehrsbehörde) und den Baulastträgern zu erfolgen, um Beeinträchtigungen zu minimieren und gegebenenfalls Alternativen zu prüfen.

- 4. Welche Stellen oder Institutionen wären nach Kenntnis der Landesregierung jeweils für Planung, Finanzierung, Beauftragung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen zuständig, und welcher Zeithorizont wäre hierfür gegebenenfalls anzusetzen?**

Verantwortlich für die Projektplanung sind die Baulastträger der kreuzenden Verkehrswege (Schiene und Straße). Diese legen in einer Kreuzungsvereinbarung fest, welcher Baulastträger die Planung und die Baudurchführung der Maßnahme übernimmt. Anschließend kann die Genehmigung des Finanzierungsbeitrags des Bundes und gegebenenfalls des Landes beantragt werden. Zu den weiteren Zuständigkeiten für die Umsetzung siehe Antwort zu Frage 5.

Zum Zeithorizont können aufgrund der Bandbreite möglicher Maßnahmen keine allgemeinen Aussagen getroffen werden. So kann es z. B. zu einer kurzfristigen Sperrung des Bahnübergangs mit straßenseitigen Umleitungsstrecken wie auch zu einer umfangreichen Baumaßnahme mit Unter-/Überführung der querenden Straße langfristig im Rahmen von Planfeststellungsverfahren kommen. Bei der Durchführung von Planfeststellungsverfahren kommen weitere Faktoren hinzu, die Auswirkungen auf die Dauer der Umsetzung haben (z. B. personelle Ressourcen bei den Beteiligten, Ergebnisse der Beteiligung).

- 5. Wie stellt sich nach Kenntnis der Landesregierung gegebenenfalls die Kostenverteilung nach dem EBKrG bei möglichen Maßnahmen an den Bahnübergängen dar, insbesondere im Hinblick auf die Verteilung kreuzungsbedingter Kosten zwischen Bund, Land und DB AG?**

Die Kostenteilung richtet sich nach der Kategorie der beteiligten Straße und Schiene: Bei Kreuzungen einer DB-Strecke mit einer Bundes- oder Landesstraße tragen der Straßenbaulastträger, die DB sowie der Bund jeweils ein Drittel der Kosten. Bei Kreuzungen einer DB-Strecke mit einer Straße in kommunaler Baulast trägt der Bund die Hälfte der Kosten, die DB trägt ein Drittel und das jeweilige Land ein Sechstel der Kosten.

- 6. Sieht die Landesregierung gegebenenfalls Auswirkungen einer möglichen zusätzlichen Bündelung von Zugverkehren auf der Strecke zwischen Celle und Lehrte im Hinblick auf den Schienenlärmschutz, insbesondere bezogen auf die Anforderungen der Lärmvorsorge bei Neu- oder Ausbaumaßnahmen sowie auf die Möglichkeiten der Lärmsanierung an bestehenden Strecken?**

Nach den der Landesregierung vorliegenden Erkenntnissen ergeben sich aus den derzeit bekannten Planungen einer Neu- bzw. Ausbaustrecke Hamburg–Hannover keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Lärmschutzansprüche im Streckenabschnitt Celle–Lehrte. Das Thema Lärmschutz hatte eine besondere Bedeutung im Dialogforum Schiene Nord. Daher gehörte die Forderung nach einem übergesetzlichen Lärmschutz zu den Anliegen der Kommunen und der Bürgerinitiativen in deren Abschlussbericht. Der Weg für die Umsetzung solcher Forderungen wurde durch Befassung des Deutschen Bundestages für einzelne Bedarfsplanprojekte ermöglicht. Da derzeit keine konkreten Ausbaumaßnahmen für den Streckenabschnitt Celle–Lehrte im Rahmen eines Bedarfsplanprojektes vorgesehen sind, besteht kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge und damit auch keine Befassung des Bundestages mit einer Forderung nach übergesetzlichem Lärmschutz. Nach Kenntnis der Landesregierung wurden an dem Streckenabschnitt Celle–Lehrte bereits Maßnahmen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms durchgeführt.

- 7. Wird sich die Landesregierung gegebenenfalls dafür einsetzen, dass die verkehrlichen, kreuzungsrechtlichen und lärmschutzfachlichen Auswirkungen möglicher Veränderungen auf dem Streckenabschnitt Celle–Lehrte auch durch externe Gutachten geprüft werden? Falls nein, warum nicht?**

Die Landesregierung wird sich nicht pauschal für externe Gutachten zu verkehrlichen, kreuzungsrechtlichen und lärmschutzfachlichen Auswirkungen möglicher Veränderungen auf dem Streckenabschnitt Celle–Lehrte einsetzen.

Die Beschaffung von Sachverständigenleistungen durch die Landesregierung unterliegt den Vorgaben der Landeshaushaltsordnung (LHO). Voraussetzung ist u. a., dass ein konkreter fachlicher Informations- oder Handlungsbedarf besteht. Zudem muss die Erforderlichkeit der Beauftragung nachvollziehbar begründet werden. Insofern werden externe Gutachten für Maßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur des Bundes nur im Einzelfall für konkrete Fragestellungen und mit expliziter Begründung im Rahmen der Vorgaben der LHO beauftragt. Hierbei hat es sich bewährt, einen konkreten Untersuchungsbedarf mit dem Projektbeirat Alpha-E zu beraten.