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

Anfrage der Abgeordneten Marcel Scharrelmann und Frank Schmädeke (CDU)

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

Reaktivierung des Bahnhaltepunkts Rohrsen - Perspektiven für den Schienenpersonennahverkehr und die Entwicklung des ländlichen Raums

Anfrage der Abgeordneten Marcel Scharrelmann und Frank Schmädeke (CDU), eingegangen am 22.09.2026 - Drs. 19/11662,
an die Staatskanzlei übersandt am 24.09.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 27.10.2026

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die Gemeinde Rohrsen setzt sich für die Reaktivierung eines Bahnhaltepunkts an der Strecke Wunstorf–Bremen ein. Eine im Dezember 2025 veröffentlichte Machbarkeitsstudie untersucht die verkehrlichen und räumlichen Voraussetzungen und sieht trotz bestehender Hemmnisse langfristiges Potenzial, u. a. mit Blick auf Pendlerverflechtungen, die Mobilität im ländlichen Raum und die Attraktivität des Wohnstandorts.[1]

Nach den in der Machbarkeitsstudie dargestellten Pendlerdaten verlassen rund 90 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten die Gemeinde zum Arbeiten. Als wesentliche Pendlerziele werden insbesondere Nienburg/Weser, Hannover, Bremen und Verden genannt. Die Studie verweist zudem darauf, dass ein zusätzlicher Bahnhalt zu einer stärkeren Verknüpfung des ländlichen Raums mit diesen Arbeits- und Versorgungszentren beitragen könnte.[2]

Mit der Vorprüfung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) vom April 2025 und der Machbarkeitsstudie vom Dezember 2025 liegen Grundlagen vor, um geeignete Bedienungs- und Infrastrukturkonzepte für einen Bahnhalt in Rohrsen weiterzuentwickeln. Dabei kommen insbesondere eine Verlängerung der S-Bahn-Linie S 2 sowie ein Halt im Regionalverkehr in Betracht.

Vorbemerkung der Landesregierung

Dem Wunsch nach einer Bahnstation für einen besseren Zugang zum Schienenverkehr kann bei ausreichendem Nachfragepotenzial nur nachgegangen werden, wenn eine fahrplantechnische Machbarkeit gegeben ist, die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen gewahrt werden und die Mehrkosten für den Bahnbetrieb nicht zu hoch ausfallen.

Die erwähnte Vorprüfung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) zur Realisierungsmöglichkeit eines Bahnhalts in Rohrsen hat gezeigt, dass in erster Linie nicht ein mangelnder Nutzen, der durch die Aufwertung als „Mobilitätsdrehscheibe Rohrsen“ perspektivisch erreicht werden könnte, sondern die Restriktionen, die zur Einrichtung eines neuen Bahnhofs an einer stark befahrenen Hauptstrecke bestehen, zu einer negativen Bewertung des Projekts führen. Hier

[1] Gemeinde Rohrsen / planungsgruppe puche gmbh, Machbarkeitsstudie „Reaktivierung Bahnhof Rohrsen“, Dezember 2025, insbesondere S. 5, 10 und 35.

[2] Ebenda.

sind insbesondere hohe Kosten und negative Auswirkungen auf die Streckenkapazität und Fahrplanstabilität zu nennen.

1. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung gegebenenfalls, auf Grundlage der Machbarkeitsstudie einen Bahnhalt in Rohrsen durch eine Verlängerung der S-Bahn-Linie S 2 oder einen Halt im Regionalverkehr zu ermöglichen?

RE-Linien sollen nur nachfragestarke Bahnhalte bedienen, damit für einen Großteil der Fahrgäste attraktive Fahrzeiten realisiert werden können. Insofern kommt Rohrsen als Bahnhalt für eine RE-Linie nicht vorrangig in Betracht. Unabhängig davon wurde die fahrplantechnische Machbarkeit im RE-Verkehr im Rahmen der Vorprüfung untersucht. Der zusätzliche Halt auf der mit 160 km pro Stunde befahrbaren Strecke erhöht die Fahrzeit um ca. 4 Minuten. Diese verlängerte Fahrzeit zwischen Hannover und Bremen reduziert die Anschlusssicherheit an den beiden Knotenbahnhöfen. Hinzu kommen zu erwartende negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit, da Zeitpuffer reduziert werden. Es ist davon auszugehen, dass sich ein zusätzlicher RE-Halt in Rohrsen aufgrund der hohen Auslastung der Strecke nicht durch die DB InfraGO AG in den Fahrplan integrieren lässt. Die Verkürzung von Übergangszeiten und die weitere Belastung der Betriebsqualität steht in keinem vertretbaren Verhältnis zum erwartbaren Nutzen des Halts.

Die Verlängerung der Linie S 2 über Nienburg hinaus ist weder in den verfolgten Ausbaukonzepten zur S-Bahn Hannover noch im SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ des Landes vorgesehen und würde hohe Investitions- und zusätzlich hohe laufende Betriebskosten erfordern. Unter diesen aktuell verfolgten Ausbaukonzepten im SPNV sowie angesichts der zu erwartenden infrastrukturellen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist eine Verlängerung der S-Bahn-Linie S 2 auch durch den Nutzen eines Halts in Rohrsen nicht realistisch.

2. Welche Bedienungskonzepte kommen aus Sicht der Landesregierung und der LNVG gegebenenfalls dafür in Betracht, und welche Variante soll gegebenenfalls vertieft untersucht werden?

Siehe Antwort auf Frage 1.

3. Welche fahrplantechnischen und infrastrukturellen Maßnahmen wären gegebenenfalls erforderlich, um einen Halt in Rohrsen in den bestehenden Schienenpersonennahverkehr zu integrieren?

Spielräume für fahrplantechnische oder infrastrukturelle Maßnahmen, die mit vertretbarem Aufwand eine Integration eines Halts in Rohrsen ermöglichen, gibt es nicht. Für eine Verlängerung der S-Bahn Hannover nach Rohrsen wäre der Bau eines dritten Gleises zwischen Nienburg und Rohrsen notwendig. Dieses Gleis müsste zusätzlich signaltechnisch eingebunden werden. Hierbei ist nach Einschätzung der LNVG mit einem Aufwand in dreistelliger Millionenhöhe zu rechnen.

Weiterhin sind Bahnsteige erforderlich. Gemäß der Machbarkeitsstudie müssten für beidseitige Bahnsteige die Flächen 02 „Am Brink“ und 03 „Bahnhofstraße“ zumindest teilweise verwendet werden. Für den Halt eines RE wären Bahnsteige von 270 m und für die S-Bahn Hannover 210 m Länge erforderlich. Die Kosten allein für die Bahnsteige mit Zugängen über eine Brücke und/oder einen Tunnel lägen erfahrungsgemäß bei einer Summe in zweistelliger Millionenhöhe.

4. Wie können gegebenenfalls geplante oder perspektivische kapazitätssteigernde Maßnahmen auf dem Abschnitt Verden–Nienburg–Wunstorf, insbesondere Blockverdichtungen, zusätzliche Überholmöglichkeiten und das vorgesehene S-Bahn-Wendegleis in Nienburg, für einen Bahnhalt in Rohrsen genutzt werden?

Die genannten Maßnahmen dienen der Umsetzung des SPNV-Konzepts des Landes sowie der Stabilisierung und Kapazitätssteigerung des bestehenden Angebots auf dem Korridor Hannover–Nienburg–Bremen. Diese ändern nichts an den grundlegenden fahrplantechnischen und infrastrukturellen Restriktionen, die einer Einrichtung eines zusätzlichen Halts in Rohrsen entgegenstehen. Die hierdurch gewonnenen zusätzlichen Streckenkapazitäten sind bereits für das erweiterte Verkehrsangebot im Ausbaukonzept zur S-Bahn Hannover sowie im SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ des Landes vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 3 verwiesen.

5. Wie können das Pendlerpotenzial sowie Bus-, Rad-, Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Angebote in eine vertiefte Nachfrage- und Potenzialuntersuchung für den Bahnhalt einbezogen werden?

Pendlerpotenziale sowie Verknüpfungen mit dem Bus-, Rad-, Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Verkehr können grundsätzlich Bestandteile entsprechender Nachfrageuntersuchungen sein und bereits im Rahmen der Voruntersuchung berücksichtigt werden.

Hierbei wird bereits unterstellt, dass die betreffende Kommune bereit ist, auch in das Bahnhofsumfeld z. B. in Form von B&R- und P&R-Plätzen zu investieren.

6. Welcher der in der Machbarkeitsstudie untersuchten Standorte „Alter Kirchweg“, „Am Brink“ und „Bahnhofstraße“ bietet die besten Voraussetzungen für einen mit anderen Verkehrsmitteln gut verknüpften Bahnhalt?

Eine Analyse der Verknüpfungsmöglichkeiten müsste durch den zuständigen Landkreis bzw. durch die Kommune vorgenommen werden, der Landesregierung liegen dazu keine Kenntnisse vor.

7. Welche Fördermöglichkeiten des Landes und des Bundes können gegebenenfalls für die weitere Planung, die erforderliche Infrastruktur und ergänzende Verknüpfungsanlagen genutzt werden?

Der Bund fördert Stationsmaßnahmen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Das Land fördert erfolgreiche Bundesförderungen im Rahmen der verfügbaren Mittel, sodass bis zu 75 % der zuwendungsrelevanten Kosten für die bahnseitigen Investitionen in Aussicht stehen. Für die Errichtung des Bahnhofsumfeldes gibt es diverse Fördermöglichkeiten bei Bund und Land, z. B. im Rahmen der Radverkehrsförderung für Bike-And-Ride-Anlagen.

8. Welche konkreten nächsten Schritte und Abstimmungen mit der Gemeinde Rohrsen, der Samtgemeinde Heemsen, dem Landkreis Nienburg/Weser und der DB InfraGO AG hält die Landesregierung gegebenenfalls für erforderlich, um eine vertiefte Prüfung und eine mögliche Aufnahme des Vorhabens in die weitere SPNV-Planung des Landes zu ermöglichen?

Kurz- und mittelfristig wird von einer vertieften Prüfung und weiteren Abstimmungen abgeraten, da ein SPNV-Haltepunkt in Rohrsen nicht realistisch ist. Ziel der durchgeführten Vorprüfung war es, die Realisierungsfähigkeit grob abzuschätzen, um Ressourcen für eine detaillierte Betrachtung in Projekten zu bündeln, die realisierungsfähig erscheinen.

Es steht der Kommune frei, Flächen freizuhalten, um das Thema bei veränderten Rahmenbedingungen erneut prüfen zu lassen.

(verteilt am 29.10.2026)