

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

Anfrage des Abgeordneten Jörn Schepelmann (CDU)

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

**Welche Auswirkungen haben die Bahnplanungen im Landkreis Celle?**

Anfrage des Abgeordneten Jörn Schepelmann (CDU), eingegangen am 26.08.2025 - Drs. 19/8150, an die Staatskanzlei übersandt am 28.08.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 01.10.2025

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

Nach Angaben der Deutschen Bahn ist vorgesehen, dem Bundestag eine Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover als bevorzugte Trasse im Rahmen des Projekts Alpha-E vorzuschlagen. In diesem Zusammenhang wurde öffentlich auch über mögliche neue Bahnhöfe entlang der Neubaustrecke gesprochen, darunter ein möglicher Bahnhof im Bereich der Stadt Bergen im Landkreis Celle. Nach diesen Angaben könnte die Stadt Bergen künftig innerhalb von rund 30 Minuten an Hamburg und in etwa 45 Minuten an Hannover angebunden werden.<sup>1</sup>

- 1. Liegen der Landesregierung Kenntnisse zu Planungen der Deutschen Bahn zur Errichtung eines Bahnhofs im Gebiet der Stadt Bergen vor? Falls ja, welche konkreten Planungsstände, Zeitbezüge, Quellen und Trassenführungen sind der Landesregierung bekannt?**

Nein.

- 2. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung gegebenenfalls zu den raumordnerischen, verkehrlichen und strukturpolitischen Auswirkungen eines möglichen Bahnhofpunktes im Bereich der Stadt Bergen?**

Die von der Deutschen Bahn veröffentlichten Planungen für die Neubaustrecke waren bislang nicht Bestandteil einer Raumverträglichkeitsprüfung. Insofern liegen in diesem Zusammenhang auch zu möglichen Bahnhofpunkten keine raumordnerischen Erkenntnisse vor. Bezüglich der verkehrlichen und strukturpolitischen Auswirkungen eines möglichen Halts in Bergen wie auch weiterer Halte zwischen Soltau und Celle liegen erste Erkenntnisse aufgrund der durchgeführten Nutzwertanalyse für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau–Celle vor (siehe auch Antwort zu Frage 4).

- 3. Wie bewertet die Landesregierung die Realisierbarkeit eines möglichen Bahnhofprojekts im Bereich Bergen mit Blick auf Bedarf, Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Wirkung?**

Vorausgesetzt, es wäre ein gesamtwirtschaftlich sinnvolles Angebot im Nahverkehr auf einer Neubaustrecke darstellbar, könnte auch die Wirtschaftlichkeit einzelner Haltepunkte bewertet werden.

---

<sup>1</sup> Vgl. etwa <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/strecke-hamburg-hannover-deutsche-bahn-pla-ediert-fuer-neubau,bahnstrecke-104.html>.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) als zuständiger Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sieht fachlich einen hohen Bedarf für eine Anbindung der derzeit im SPNV unzureichend angebotenen Stadt Bergen. Daher ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau–Celle für den SPNV Gegenstand der durchgeführten Nutzwertuntersuchung. Auch wenn bislang mit den unterlegten Prämissen kein ausreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt werden konnte, bleibt ein solches Vorhaben im Blick. Generell wird die Reaktivierung weiterer Strecken für den SPNV angestrebt (siehe auch Antwort zu Frage 4). Bei einem Halt in Bergen für einen Express-Regionalverkehr an der Neubaustrecke wären gegenüber der Reaktivierungsuntersuchung veränderte Prämissen zugrunde zu legen. Es wären mit Celle, Bergen und Harber (Halt Soltauer Heide) lediglich drei Haltepunkte für einen Zustieg gegeben, gegenüber einer Reaktivierung auf der heute vorhandenen Strecke Celle–Soltau mit fünf Halten (zusätzlich Eversen und Wietzen-dorf). Außerdem sind bei der Reaktivierungsuntersuchung auch Anschlussmöglichkeiten in Soltau in Richtung Langwedel und Uelzen wie auch infolge der in Planung befindlichen SPNV-Reaktivierung in Richtung Lüneburg einbezogen worden. Dieser Umstieg ist in Harber (Haltepunkt Soltauer Heide) nach bisherigen Kenntnissen nicht möglich. Auf der anderen Seite sind zusätzliche Potenziale durch die erreichbare Reisezeitverkürzung aufgrund der fernverkehrsüblichen Züge im Nahverkehr zu erwarten. Aufgrund dieser Reisezeitvorteile einer Neubaustrecke - insbesondere gegenüber dem motorisierten Individualverkehr - schätzt die LNVG die tägliche Ein- und Aussteigerzahl in Bergen auf etwa 1 500 Personen. Im Wesentlichen beruht diese Einschätzung auf einem hohen Potenzial an Fahrgästen nach Hamburg, dem aufgrund des direkten Wegs ohne weiteren Umstieg eine kürzere Fahrzeit zugutekommt. Ausgehend von vergleichbaren Halten an Neubaustrecken wie z. B. Merklingen sowie prognostizierten Ergebnissen in Hessen hält die LNVG eine ausreichende Wirtschaftlichkeit für erreichbar. Konkrete und belastbare Bewertungen für Bergen liegen bislang nicht vor.

**4. Welche konkreten Werte und Berechnungsfaktoren des Nutzen-Kosten-Indikators haben gegebenenfalls zum Ausschluss von Strecken im Bereich der Stadt Bergen aus dem Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen geführt (bitte jeweils aufschlüsseln, einschließlich der berücksichtigten Verkehrsströme, Investitionskosten, Fahrgastpotenziale und Bewertungsmethodik)?**

Bei der Reaktivierungsuntersuchung des Landes Niedersachsen haben sowohl die Strecken Celle–Bergen–Soltau als auch Bergen–Celle die zweite Stufe der Reaktivierungsuntersuchung erreicht. Die umwegige und kurvige Führung der Strecke wirkt sich allerdings negativ aus. So liegt die Fahrzeit zwischen Bergen und Hannover bei einer Reaktivierung der Strecke Bergen–Celle bei einer Stunde und zehn Minuten. Auch in Richtung Hamburg sind die zugrunde gelegten Fahrzeiten nur begrenzt geeignet, noch größere Potenziale zu nutzen.

Diese Reisezeiten führten u. a. zu einem Ausscheiden der Strecken Bergen–Celle und Soltau–Bergen–Celle nach der zweiten Stufe der Reaktivierungsuntersuchung. Diese Untersuchung wurde auf Basis der sogenannten vereinfachten standardisierten Bewertung durchgeführt, welche keine Änderung der vorhandenen Verkehrsströme abbilden kann. Für Projekte mit einem Investitionsvolumen ab 30 Millionen Euro ist eine regulär umfängliche standardisierte Bewertung erforderlich, die im Rahmen der Nutzwertanalyse nicht durchgeführt worden ist. Änderungen der Ergebnisse sind daher nicht nur bei veränderten Randbedingungen, sondern auch durch die Durchführung einer vollständigen standardisierten Bewertung möglich.

Folgende Ergebnisse wurden mit der vereinfachten Bewertungsmethode ermittelt:

Strecke	Nutzen-Kosten Indikator	Zusätzlich gewonnene Fahrgäste pro Werktag auf der Gesamtstrecke	Investitionskosten
Bergen–Celle	- 0,39	652	54,277 Mio. Euro
Soltau–Bergen–Celle*	- 0,55	883	77,407 Mio. Euro

\* Die Strecke wurde in zwei Varianten der Betriebsführung geprüft, hier ist jeweils das bessere Ergebnis dargestellt.

Ebenso wurden aufgrund der oben genannten Schwächen der vereinfachten standardisierten Bewertung als Näherung in einer weiteren Version weitere Potenziale berücksichtigt. Details bzw. Erläuterungen dazu sind in der Datei „LNVG Streckenreaktivierung Ergebnisse Stufe 2“ unter [https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/verkehr/schiene\\_und\\_offentlicher\\_personennahverkehr/reaktivierung\\_von\\_bahnstrecken\\_und\\_stationen/reaktivierung-von-bahnstrecken-221354.html](https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/verkehr/schiene_und_offentlicher_personennahverkehr/reaktivierung_von_bahnstrecken_und_stationen/reaktivierung-von-bahnstrecken-221354.html) ersichtlich.

Folgende Ergebnisse wurden ermittelt:

Strecke	Nutzen-Kosten Indikator	Zusätzlich gewonnene Fahrgäste pro Werktag auf der Gesamtstrecke	Investitionskosten
Bergen – Celle	- 0,55	2.430	54,277 Mio Euro
Soltau – Bergen – Celle*	- 1,11	2.418	86,247 Mio. Euro

\* Die Strecke wurde in zwei Varianten der Betriebsführung geprüft, hier ist jeweils das bessere Ergebnis dargestellt.

Diese Ergebnisse für eine SPNV-Reaktivierung Celle–Soltau können bei aktualisierten Randbedingungen im Personenverkehr anders ausfallen. Auch weitere Entwicklungen wie die absehbare Stärkung der Militärstandorte in Bergen und der damit verbundenen Aufwertung der Strecke können die zukünftige Bewertung beeinflussen. Vor diesem Hintergrund ist das vorliegende Ergebnis als eine Momentaufnahme der Planungen von 2023 zu sehen. Die SinON wird die Entwicklungen entlang der Strecke weiter beobachten und auf Basis der Daten aus der Untersuchung die Chancen einer Reaktivierung laufend untersuchen

**5. Welche Parameter legt die Deutsche Bahn nach Kenntnis der Landesregierung gegebenenfalls für eine positive Nutzen-Kosten-Bewertung eines Neubauabschnitts mit Bahnhof im Bereich Bergen zugrunde (bitte jeweils aufschlüsseln, einschließlich der berücksichtigten Verkehrsströme, Investitionskosten, Fahrgastpotenziale und Bewertungsmethodik)?**

Hierzu liegen keine Kenntnisse vor.

**6. Mit welchen Kosten und mit welcher Zuständigkeitsverteilung wäre nach Kenntnis der Landesregierung im Falle des Baus und Betriebs eines Bahnhofs im Bereich Bergen zu rechnen?**

Zu den Gesamtkosten für den Bau und den Betrieb eines Bahnhofs im Bereich Bergen liegen keine Kenntnisse vor.

Es ist auch nicht bekannt, inwieweit Mehrkosten für die Gleisanlagen durch den Bund vollständig übernommen werden. Im Optimalfall wären bei den Gleisanlagen für einen Personenzughalt nur die Bahnsteige und die Zuwegung zu realisieren. Hinzu kommen die Personenbahnhöfe.

Über die Finanzierung von Gleisanlagen und Personenbahnhöfen für zusätzliche Nahverkehrshalte entlang einer Neubaustrecke gab es bisher keinen Austausch zwischen dem Bund, der DB InfraGO und der Landesregierung. Die Landesregierung unterstellt, dass der Bund bei einem Nachweis der Wirtschaftlichkeit und bei ausreichend vorhandenen Fördermitteln über das GVFG 60 % der zuwendungsfähigen Kosten am Bau der Station in Aussicht stellen wird.

Die weitere Finanzierung müsste noch geklärt werden. In der Vergangenheit wurden neue Bahnhalte häufig durch kommunales Engagement initiiert. Für neue Halte an Neubaustrecken gibt es bislang kein Programm, das solche Vorhaben regeln könnte. Die Gestaltung des Bahnhofsumfelds (z. B. Park-and-Ride) wäre in jedem Fall eine kommunale Aufgabe.

**7. Welche Institutionen sind nach Kenntnis der Landesregierung für die Bestellung und Finanzierung von Nah- und Fernverkehrsleistungen auf einer Strecke zwischen Hannover, Bergen und Hamburg zuständig?**

Nach dem Grundgesetz muss der Bund gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei den Verkehrsangeboten auf dem Schienennetz des Bundes Rechnung getragen wird. Allerdings weist der Bund darauf hin, dass der Fernverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen ist. Dieses führt dazu, dass die Entscheidung über das Verkehrsangebot bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt. Gleichzeitig erfolgt die Gestaltung des Fernverkehrsangebotes im Rahmen des Deutschlandtaktes unter der Federführung des Bundes. Insofern könnte zunächst durch den Bund eine konzeptionelle Berücksichtigung des Fernverkehrs bei der Planung von Infrastrukturprojekten zugrunde gelegt werden.

Für etwaige Nahverkehrsleistungen wäre die LNVG zuständig. Sofern die Finanzierung der Fahrzeug- und Betriebskosten nicht Bestandteil der Projektkosten für die Infrastrukturmaßnahme ist, wäre auch die Finanzierung für diese Angebote zwischen der Landesregierung und der LNVG zu klären.

**8. In welchem Umfang ist gegebenenfalls die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) bislang in Planungen zur Neubaustrecke und zur möglichen Anbindung eines Bahnhofs in Bergen eingebunden worden (bitte unter Angabe konkreter Beteiligungsformate, Termine und Inhalte)?**

Weder die LNVG noch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen wurden in Planungen zur Anbindung von Bergen durch die DB InfraGO oder durch den Bund eingebunden.

**8. Welcher frühestmögliche Zeitpunkt für die Inbetriebnahme einer regelmäßigen Verkehrsverbindung zwischen Hannover, Bergen und Hamburg ergibt sich nach Kenntnis der Landesregierung unter der Annahme eines fertiggestellten Bahnhofs in Bergen und einer umgesetzten Neubaustrecke?**

Da ein Baubeginn erst Ende der 2030er Jahre realistisch erscheint und nach Verlautbarungen der Deutschen Bahn mit einer Bauzeit von mehr als zehn Jahren zu rechnen ist, stellt die Realisierung der Neubaustrecke - sofern sie überhaupt umsetzbar ist - die wichtigste Voraussetzung für einen Express-Bahnhalt Bergen dar. Dieser zeitliche Vorlauf ist ausreichend für die organisatorische Vorbereitung zur Bestellung von etwaigen Fahrzeugen und zur Beauftragung der Verkehrsleistungen.

Wichtig ist außerdem eine auskömmliche Finanzierung für den Betrieb, die ebenfalls sichergestellt werden müsste.

**9. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung gegebenenfalls zu möglichen Auswirkungen einer realisierten Neubaustrecke mit Halt in Bergen auf das bestehende Schienennetz im Abschnitt Hannover–Celle–Uelzen–Hamburg (bitte insbesondere potenzielle Angebotsveränderungen, Umverlagerungen oder Einschränkungen benennen)?**

Der Bau der von der DB geplanten Neubaustrecke dient in erster Linie dem Schienenpersonenfernverkehr. Dementsprechend würde dieser Verkehr sowohl von der Strecke über Lüneburg wie auch von der Strecke über Bremen auf die Neubaustrecke verlagert. Auf dem Abschnitt Hannover–Celle–Uelzen verbleibt laut Planungsunterlagen zum Deutschlandtakt ein 2-stündliches Angebot im Fernverkehr. Das ist gegenüber dem heutigen Angebot eine Reduzierung.

Die freiwerdenden Kapazitäten auf dem Abschnitt Hannover–Celle–Uelzen–Hamburg können dann für mehr SPNV und für mehr Güterverkehr genutzt werden.

Aus den Planungen zum Deutschlandtakt ist bekannt, dass Neubaustrecken vorrangig für den Schienenpersonenfernverkehr genutzt werden sollen. Insofern ist zu erwarten, dass die Güterzüge allenfalls in einem kleinen Zeitfenster nachts die Neubaustrecke nutzen können und damit verstärkt auf der Bestandsstrecke verkehren werden.

Zusätzliche und finanzierte Regionalverkehrsleistungen auf einer Neubaustrecke Hamburg–Hannover hätten keinerlei Auswirkungen auf die Planungen der LNVG für die Bestandsstrecke Hannover–Celle–Uelzen–Hamburg. Hier wären mit der Schaffung von Kapazitäten zwischen Hannover und Harburg wie auch zwischen Harburg und Hamburg entsprechend des SPNV-Konzeptes 2030+/2040+ Ausweitungen im Angebot umsetzbar. Auch könnte die Fahrzeit um 20 Minuten verkürzt werden, da keine Überholungen durch den Fernverkehr in Uelzen mehr notwendig wären. Zudem könnte - je nach Verbesserungen in Hamburg - das Angebot zwischen Lüneburg und Hamburg ganztägig verdichtet werden und eine gleichmäßigere Taktverteilung gewährleistet werden.