

Herrn Vorsitzenden des Verkehrsausschuss
Tarek Al-Wazir, MdB
Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss
Per E-Mail:
verkehrsausschuss@bundestag.de

Kay Rabe von Kühlewein
VCD Landesverband Niedersachsen
Hausmannstraße 9-10
30159 Hannover
E-Mail: nds@vcd.org

<p>Deutscher Bundestag Verkehrsausschuss Ausschussdrucksache 21(15)68-A vom 14.04.2026 öff. Anhörung 20.04.2026</p>
--

Hannover, den 14. April 2026

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 20. April 2026

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschuss,

gerne nehme ich im Rahmen der oben genannten öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages wie folgt schriftlich Stellung.

Stellungnahme

zum Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg–Hannover (Drucksache 21/3150)

1 Warum es zwei zusätzliche Gleise zwischen Hamburg und Hannover braucht

1.1 Allgemeines

Die bestehende Strecke zwischen Hamburg und Hannover gilt mit 147 % Auslastung als überlastet und kann schon heute notwendige Mehrverkehre im Personen- und Güterverkehr nicht mehr aufnehmen. Schon kleinere Störungen an der Strecke führen aufgrund der Überlastung zu Verspätungen, die sich bis nach Süddeutschland auswirken können [21]. Auch und gerade im Regionalverkehr zählt die Strecke zu den unpünktlichsten in ganz Deutschland [11]. Pendler sowie die deutsche Wirtschaft belastet dies erheblich. Verkehrlich bedeutet diese Belastung schon heute, dass in der Fahrplanentwicklung dem Wunsch nach Mehrverkehren aufgrund von fehlenden Kapazitätsreserven nicht

entsprochen werden kann [14]¹, obwohl dies für eine klimapolitisch notwendige Verkehrsverlagerung auf die Schiene angesichts nicht sinkender Emissionen im Verkehrssektor geboten wäre [16].² Ein Neubau der Strecke löst diesen Konflikt durch Entmischung und Verlagerung der Verkehre auf. Nur so können langfristig Kapazitäten geschaffen werden, die für zusätzliche und pünktliche Züge benötigt werden [10, 21]. Das von einigen Akteuren unterstützte Konzept „Alpha-E“, welches u. a. den Ausbau der Bestandsstrecke auf drei Gleise zwischen Lüneburg und Uelzen vorsieht, ist dazu nicht geeignet. Dies zeigen bereits einfache eisenbahnbetriebswissenschaftliche Berechnungen. Mit Alpha-E wären jährlich unter Annahme ambitionierter Verlagerungsziele auf die Schiene, ca. 90 Güterzüge auf der Strecke nicht fahrbar [21]. Schon das beauftragte Gutachterbüro des Bundes wies während des Dialogforums Schiene Nord (DSN) nach, dass Alpha-E unzureichend zur Bewältigung der Nord-Süd-Verkehre sei [19]. Aus diesem Grund wurde das Alpha-E auch nie in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 in der im DSN verabschiedeten Form aufgenommen, sondern auch hier schon als viergleisige Variante in Bezug auf die Nord-Süd-Verkehre betrachtet.³ Seit 2023 hat Alpha-E als Projektbündel keine Gesetzeskraft mehr. Das Projekt wurde aufgegliedert in ein Maßnahmenbündel zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in Ost-West Richtung sowie einer ABS/NBS Hamburg–Hannover in Nord-Süd-Richtung [7]. Schließlich gibt auch der von der Bundesregierung unterstützte Deutschlandtakt sowie die Verkehrsprognose 2040 für den Abschnitt Hamburg–Hannover Zugzahlen im Personen- und Güterverkehr vor, welche nur mit einem viergleisigen Neubau umgesetzt werden können [10, 25]. Die dort festgelegten Zugzahlen sind aus der Eisenbahnverkehrsprognose des Bundes abgeleitet [5]. Aus dieser lässt sich nicht ablesen, dass der Verkehr auf der Schiene geringer wird. Im Gegenteil: Gerade im Güterverkehr wächst dieser bis 2040 kontinuierlich auf ca. 180 Mrd. tkm an. Nur weil einzelne Verkehrsarten wie z. B. Kohletransporte zurückgehen, bedeutet dies nicht eine Abschwächung der Verkehre. Das deckt sich mit Ergebnissen aus unabhängigen Studien [23]. Auf der Strecke Hamburg–Hannover selbst ist ab den 2030er Jahren insbesondere durch die Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels inkl. Zulaufstrecke mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Die Strecke Hamburg–Hannover ist zudem Bestandteil des europäischen Verkehrskorridors „Skandinavien/Mittelmeer“ und damit entscheidend für die Abwicklung transeuropäischer Personen- und Warenverkehre,

¹vgl. dort Folie 26.

²vgl. dort Rn. 71 ff.

³<https://bvwp-projekte.de/schiene/2-003-V03/2-003-V03.html>

was der Planrechtfertigung für die Neubaustrecke besonderes Gewicht verleiht [15].⁴ Auch im Personenverkehr zeigen die Zahlen aus der Verkehrsprognose einen klaren Aufwärtstrend [5]. Da sich aufgrund der dargestellten Zahlen aus der Verkehrsprognose die Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers nicht gewandelt hat, ist die Planung einer zweigleisigen Neubaustrecke, wie im Projektbündel 2 des BSWAG [7] vorgesehen, auch gerechtfertigt. Vorgebrachte Zweifel [10]⁵ wären nur dann begründet, wenn der zugrunde liegende verkehrliche Bedarf evident unsachlich wäre.⁶ Dies ist aus oben genannten Gründen zu verneinen, insbesondere da der Gesamtverkehr wächst, weswegen letztendlich nur für zwei weitere Gleise im Korridor Hamburg–Hannover ein gesetzlicher Planungsauftrag des Bundes besteht.

1.2 Nahverkehrsangebot

Nur mit zwei zusätzlichen Gleisen lässt sich das vom Land Niedersachsen verfolgte Zielkonzept 2030/2040+ mit Angebotsausweitungen im Nahverkehr umsetzen. Es sieht bspw. Halbstundentakte zwischen Hamburg und Hannover im Regionalverkehr vor bzw. sogar einen Viertelstundentakt zwischen Hamburg und Lüneburg. Auch andere Nahverkehrsstrecken profitieren. Mit einem reinen dreigleisigen Bestandsstreckenausbau ist dieses Konzept nicht fahrbar, was eine Schwächung für Fahrgäste und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bedeuten würde [21].

1.3 Generalsanierung ersetzt keinen Neubau

Auch eine kommende Generalsanierung 2029 löst das Kapazitätsproblem der Strecke nicht. In diesem Rahmen kann kein drittes oder viertes Gleis verbaut werden [8]. Es sind nur der Einbau von neuen Weichen, Bahnsteigen und die Verkürzung von Signalabständen möglich [13].⁷ Dies bringt lediglich ca. 9 % Kapazitätsgewinn, notwendig wären über 90 % [21]. Gleiches gilt beim Thema Digitalisierung mittels ETCS auf der Bestandsstrecke. Auch hier werden nur maximal 15 % Mehrkapazitäten erreicht [2]. Diese Argumente sollen der dringend notwendigen Ertüchtigung der Bestandsstrecke nicht entgegenstehen, verdeutlichen aber, dass an einem zweigleisigen Neubau kein Weg vorbei führt.

⁴vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 22.05.2025 – 7 A 6.24, Rn. 13.

⁵vgl. dort z.B. S. 100 f.

⁶stRspr, vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 17; und zu den Anforderungen an die Verkehrsprognose: BVerwG, Urt. v. 03.11.2020 – 9 A 9.19, Rn. 118.

⁷vgl. dort Folie 14 ff.

2 Vorteile und Verlauf der Vorzugsvariante

2.1 Rollout des Deutschlandtakt

Nur mit der gewählten Vorzugsvariante entlang von A 7 und B 3 lässt sich der vom Bund geplante und seit Jahren geforderte Deutschlandtakt umsetzen. Dieser ist das zentrale Planungsinstrument, um in ganz Deutschland einen zukunftssträchtigen Schienenverkehr mit optimalen Anschlüssen und Verbindungen zwischen den Metropolen sowie auch für die ländlichen Räume sicherzustellen. Zur Umsetzung des Deutschlandtakts müssen sowohl Niedersachsen als auch Hamburg Kapazitäts- und Fahrzeitengpässe auf wichtigen Strecken und in Knoten abbauen. Dazu zählt auch- und insbesondere die Strecke zwischen Hamburg und Hannover. Hierfür muss die Fahrzeit auf der Strecke von heute 78 Minuten auf 63 Minuten (mit Halt in Hamburg-Harburg) im Fernverkehr reduziert werden [10, 25]. Aus dem in § 1 Abs. 3 Satz 1 BSWAG [7] verankertem über-
ragenden öffentlichen Interesse⁸ für den Deutschlandtakt ergibt sich, dass die DB als Vorhabenträgerin solche Trassenalternativen, wie den Bestandsstreckenausbau, aus der weiteren Betrachtung ausschließen kann, die nicht dem Planungsziel der Umsetzung des Deutschlandtakts mit seinen Kantenfahrzeiten entsprechen [22].⁹ Auch hier ist aus den Unterlagen, insbesondere aufgrund der zum Bestand kürzeren Streckenlänge von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt worden, dass nur die Variante A 7/B 3 das gesetzliche Planungsziel von 63 Minuten Fahrzeit erfüllen kann [10, 21]. Zudem ist mittlerweile belegt, dass die damit verbundenen Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr erheblich zur Verkehrsverlagerung beitragen können [26, 27]. Allein die 15 Minuten Fahrzeiterparnis zwischen Hamburg und Hannover würden nach einer konservativen Abschätzung bereits mehr als eine halbe Million Fahrgäste vom Individualverkehr auf die Schiene verlagern [21]. Anzumerken ist ebenfalls, dass die Fahrzeitverkürzung zwischen Hamburg und Hannover auch nicht allein steht. In Verbindungen mit weiteren Maßnahmen auf den Nord-Süd-Korridoren können von Hamburg z. B. in Richtung München, Stuttgart und Frankfurt Reisezeiterparnisse von bis zu 20 % erreicht werden [4]. Auf längeren Strecken kann dies dann auch zu einer erheblichen Reduktion des innerdeutschen Flugverkehrs führen. Aus Studien lässt sich für die Relation Hamburg–München durch die Umsetzung des Deutschlandtakts und einer Fahrzeiterparnis von 55 Minuten, eine

⁸aner kennend z.B. BVerwG, Urt. v. 22.05.2025 – 7 A 6.24, Rn. 12.

⁹vgl. auch BVerwG, Urt. v. 05.10.2021 – 7 A 13.20, Rn. 79.

Reduktion des Flugverkehrs auf der Route von bis zu 83.000 jährlichen Flugreisen (konservativ) errechnen [20].¹⁰ Klar ist aber auch, dass der schon heute haltende Fernverkehr in z. B. Lüneburg und Uelzen auf der bestehenden Strecke verbleiben kann. Verlagert werden im Fernverkehr die durchfahrenden Züge. Hinzukommen zusätzliche Kapazitäten für den Nahverkehr sowie Kapazitäten im Güterverkehr [21, 25]. Ohne die Umsetzung des Deutschlandtakts im Korridor Hamburg–Hannover ist also eine Schwächung der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu befürchten.

2.2 Stärkung ländlicher Räume

Mit einem bestandsfernen Neubau entlang von A 7 und B 3 lassen sich bedeutende Verbesserungen der Anbindung ländlicher Räume realisieren. Dies betrifft insbesondere die Errichtung von Regionalhalten z. B. in Soltau, Bergen (LK Celle) und Garlstorf (LK Harburg). Hier lassen sich Regionen, welche bisher noch nicht bzw. schlecht an die Schiene angebunden sind, mit einem schnellen Regionalverkehr mit attraktiven Fahrzeiten an größere Metropolen anbinden. Eine solche Anbindung stärkt nachweislich die Wirtschaft der Regionen vor Ort, führt zu Unternehmensneuansiedlungen, einer Stärkung des Tourismus und Zuzug von Menschen aus den Großstädten. Studien gehen in solchen Fällen von 2–8 % Wirtschaftswachstum für die betroffenen Regionen aus [1, 21]. Genauso haben neue Bahnhöfe in ihrem Umkreis positive Effekte auf die Preise von Wohnhäusern, was stark darauf hindeutet, dass neue Bahnhöfe und eine damit verbesserte ÖV-Anbindung, den Zuzug in eine Region stärken [17, 21]. Auch eine bisher unveröffentlichte Intraplan-Studie im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr (BMV) empfiehlt die Errichtung der Regionalhalte in Soltau und Bergen und errechnet ein Fahrgastpotenzial von mehr als tausend Reisenden pro Tag für beide Stationen [10]. Dies deckt sich mit bereits existierenden Beispielen z.B. des Regionalhalts Merklingen an der Strecke Stuttgart–Ulm.¹¹ Auch im Rahmen der Planung der Neubaustrecke Ulm–Augsburg ist ein Regionalhalt in Zusmarshausen in Planung [9]. Der Bau der Bahnhöfe kann dabei gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit bis zu 60 % vom Bund gefördert werden. Daher ist zu empfehlen, diese zum Teil bereits eingeplanten Regionalhalte im Zuge der weiteren Planung zu berücksichtigen.

¹⁰eigene Berechnungen auf Grundlage der Regressionsparameter aus der zitierten Studie, der Fahrzeitersparnis und den Fluggastzahlen, Stand 2022: <https://aviation.direct/hamburg-muenchen-war-in-2022-die-staerkste-innerdeutsche-strecke>.

¹¹<https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/aktuelles/news/rund-1000-fahrgaeste-taeglich-am-bahnhof-merklingen>

2.3 Resilienz des Schienennetz

Der Bau einer bestandsfernen Neubaustrecke fördert zudem die Resilienz des Schienennetz in Norddeutschland. Kommt es auf der Strecke Hamburg–Hannover zu einer Störung aufgrund eines z. B. liegen gebliebenen Zuges, einer infrastrukturellen Störung oder Personen im Gleis, steht bisher nur eine Umleitung über Nienburg bzw. Verden/Aller zur Verfügung. Damit ist das Netz zwischen Hamburg und Hannover bisher nicht in der Lage auf unerwartete Ereignisse mit außergewöhnlichen Folgen zu reagieren [18]. Würden nun zwei weitere Gleise abseits der Bestandsstrecke zur Verfügung stehen, so wäre im Störfall eine Ausweichstrecke für den Personen- und Güterverkehr vorhanden, welche auch mit einer akzeptablen Fahrzeit, wieder Verbindungen auf der Strecke ermöglichen würde. Die Flexibilität des norddeutschen Eisenbahnnetzes wird durch die Neubaustrecke also gestärkt und potenzielle Ausfallzeiten reduziert.

2.4 Naturschutz

Der Neubau ist die naturverträglichste Variante. Sämtliche Ausbauprojekte für zwei zusätzliche Gleise im Bestand durchqueren bedeutend mehr Naturschutz- bzw. FFH-Gebiete [12].¹² Zudem ist der Neubau zum Großteil entlang bestehender Bundesfernstraßen trassiert und somit zumindest zum Großteil mit bestehenden Verkehrswegen gebündelt [21]. Wo davon abgewichen wird, liegt dies insbesondere an der Lage von Naturschutzgebieten in der Nähe von Bundesautobahnen oder dem Schutzgut Mensch, welches beeinträchtigt wäre. Allerdings kann der Bundestag hier im Rahmen der parlamentarischen Befassung noch Änderungen vorschlagen. Eine engere Parallelführung und Bündelung zur Autobahn A 7 und damit eine noch geringere Flächeninanspruchnahme in den Landkreisen Harburg und Heidekreis, könnte nach Ansicht des VCD beispielsweise durch eine Aufhebung des Mindestabstandgebot zur Autobahn nach § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für die Neubaustrecke ermöglicht werden. Da allerdings gerade im Bereich Harburg einige FFH-Gebiete bis an die Autobahn heranreichen, ist in diesem Kontext eine differenzierte Prüfung der Flächeninanspruchnahme erforderlich, um eine eventuelle Mehrinanspruchnahme von klimarelevanten Biotopen zu vermeiden.¹³

¹²vgl. auch abseits der DB Angaben: <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten>

¹³vgl. auch BVerwG, Urt. v. 08.10.2025 – 9 A 2.24, Rn. 136.

2.5 Raumverträglichkeitsprüfung

Eine fehlende Raumverträglichkeitsprüfung, wie in vielen kommunalen Stellungnahmen zur Planung der DB InfraGO angeklungen [10]¹⁴, ist kein Argument gegen die Neubaustrecke. Gemäß § 15 Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) ist ein Raumverträglichkeitsverfahren zwar durchzuführen, jedoch ist der Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens nicht genau bestimmt [29]. Somit kann dieses auch erst nach einer Bundestagsbefassung im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung durchgeführt werden. Es besteht zum jetzigen Zeitpunkt des Verfahrens in der parlamentarischen Befassung kein Anspruch auf eine Raumverträglichkeitsprüfung [29].¹⁵

2.6 Bauzeit und Fertigstellung

Die Neubaustrecke ist die am schnellsten fertig zu stellende Variante. Erfahrungen aus ähnlich gelagerten Projekten, wie Stuttgart–Ulm oder Köln–Frankfurt, zeigen reine Bauzeiten von 7–10 Jahren für eine Neubaustrecke [21]. Beim Bauen im Bestand ist dies aufgrund von schwierigeren Bauverhältnissen durch Abrisse und Totalsperrungen der Bestandsstrecke bedeutend länger. Projekte wie Karlsruhe–Basel oder der Ausbauabschnitt des Projekts Nürnberg–Ebensfeld (VDE 8) haben z. T. drei- bis viermal so lange Bauzeiten [21]. Eine kürzere Bauzeit schlägt sich dann auch in niedrigeren Gesamtkosten für die Strecke nieder (vgl. nächster Punkt). Für die Vorzugsvariante gibt auch die DB eine Bauzeit von ca. 10 Jahren an [10]. Längere Bauzeiten werden in der Gesamtwertprognose genannt, erscheinen gemäß bisherigen Erfahrungen mit dem Bau von Eisenbahninfrastruktur aber wie erwähnt unrealistisch. Für eine frühzeitige Fertigstellung ist zudem entscheidend, dass der Bundestag möglichst zeitig über die jetzt in der Diskussion stehende Vorzugsvariante entscheidet. Aufgrund der nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsphasen ist nur so eine Fertigstellung bis zu gesetzlich festgelegten Klimaneutralität 2045 mit Einbindung der Strecke in den Deutschlandtakt möglich. Auch - und gerade im Kontext der zur erreichenden Klimaziele, ist es an dieser Stelle entscheidend, dass der Staat **frühzeitig** Orientierung und Planungsdruck gewährleistet [28].¹⁶

¹⁴vgl. dort z.B. S. 99 f.

¹⁵vgl. auch Decker, in: Kment, Raumordnungsgesetz, 2. Auflage 2026, § 15, Rn. 165.

¹⁶vgl. auch BVerfG, Beschl. v. 24.03.2021, 1 BvR 2565/18, Rn. 249.

2.7 Kosten

Für die vorgeschlagene Vorzugsvariante wurden Gesamtkosten von ca. 8,8 Mrd. Euro mit Preisstand 2022 angegeben. In diesen Kosten ist bereits ein Risikoaufschlag enthalten. Auf dieser Basis hat der Bundesgutachter für die Strecke ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,5 berechnet, womit die Strecke wirtschaftlich ist [10]. Der hohe Nutzen mit ca. 147 Mio. Euro/Jahr im Güterverkehr und 245 Mio. Euro/Jahr im Personenverkehr [3, 10] kommt dabei zum Großteil aus der Eisenbahnverkehrsprognose des Bundes, welche auf der Strecke steigende Güter- und Personenverkehrsmengen vorsieht [5]. Die gesamte NKV-Rechnung ist seitens des BMV öffentlich einsehbar [3]. Die gewählte Vorzugsvariante ist dabei als einzige Strecke im Korridor Hamburg–Hannover wirtschaftlich [10]. Nur Sie kann gemäß § 7 Abs. 1 Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom Bundestag beschlossen werden. Die DB hat im Rahmen der Vorplanung zudem eine Gesamtwertprognose (GWP) berechnet, welche unter anderem eine längere Bauzeit berücksichtigt. Diese beläuft sich auf Kosten von ca. 14 Mrd. Euro. Der Vergleich der GWP mit dem Nutzenwert ist falsch, denn die GWP dient der betriebswirtschaftlichen Risikoabschätzung und nicht der volkswirtschaftlichen NKV-Berechnung. Beide Instrumente haben daher unterschiedliche Zwecke und Kostenbegriffe. Der GWP-Wert von 14 Mrd. Euro enthält zudem Inflationseffekte. Diese müssten dann auch auf der Nutzen-Seite angerechnet werden, um den Vergleich nicht zu verzerren.

2.8 Bewertungsmethodik

Die in einigen kommunalen Stellungnahmen geäußerte Kritik an der Bewertungsmethodik für die Wahl der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin [10]¹⁷ greift nicht. Die Bewertungsmatrix wurde nach der einheitlichen Methodik der Verkehrswegeplanung des Bundes entwickelt, welche öffentlich einsehbar ist [6]. Eine ergebnisverzerrende Wirkung ist nicht belegt. Das Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE) der TU Braunschweig hat zudem in einem Gutachten zur Bewertungsmatrix festgestellt, dass diese den Anforderungen an eine transparente- und wissenschaftlich korrekte Vorgehensweise entspreche. Dies treffe auch auf die Bewertungskriterien selbst und die Gewichtung zu, welche z.T. auch in Zusammenarbeit mit dem IVE festgelegt wurden [12]. Selbst wenn man, wie in der wissenschaftlichen Literatur diskutiert, umwelt- bzw.

¹⁷vgl. dort z.B. S. 102 f.

klimarelevantere Kriterien in eine solche Bewertungsmethodik implementieren würde (z.B. geändertes Reisezeit-Verhältnis und CO₂-Preis) [21, 24], wäre es fraglich, inwieweit sich die Stellung der Vorzugsvariante wirklich verändern würde. Ebenso müssen auch weiterhin die gesetzlichen Planungsziele, insbesondere der Deutschlandtakt erfüllt werden (vgl. Abschnitt 2.1), weswegen der Neubau entlang A7 und B3 auch weiterhin die präferierte Variante in der Planung bleiben dürfte.

2.9 Forderungen der Region

Anders als die Unterrichtung durch die Bundesregierung vorgibt, sind die meisten Forderungen der Region sehr wohl umsetzbar. In der Unterlage rechnen das BMV bzw. das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) allerdings alle Kernforderungen der Region auf eine Prüfsumme von 4,99 Mrd. Euro zusammen, sodass bei vollständiger Umsetzung ein positives NKV gefährdet wäre [10].¹⁸ Einzelne Forderungen, welche beispielsweise zusätzlichen übergesetzlichen Lärmschutz betreffen (ca. 425 Mio. Euro) oder einen verbesserten Naturschutz (ca. 222 Mio. Euro) [10] sind im Einzelnen vom positiven NKV gedeckt und können vom Bundestag in der parlamentarischen Befassung beschlossen werden. Auch ein zusätzlicher Regionalhalt in Garlstorf wäre sowohl fahrplantechnisch als auch vom NKV her aus VCD-Sicht (78,8 Mio. Euro Mehrkosten pro Station [10]) machbar. Mit geringen Mehrkosten umsetzbar wäre zudem eine Alternative Trassenführung im Bereich des Mahnmals „Rampe Bergen“ [10], welche der VCD ebenfalls dringlich zur Umsetzung empfiehlt. Grundsätzlich ist zu betonen, dass das BMV zur Umsetzung der hier z.T. genannten Kernforderungen nur ausführt, dass der Bund nach geltendem Recht nicht verpflichtet sei, solchen Forderungen nachzukommen [10]. Hier ist eine differenzierte Betrachtung der Forderungen zu empfehlen, welche die Akzeptanz für den Neubau der Strecke steigern können. Die Entscheidung über den Umgang mit den parlamentarischen Befassungen ist Aufgabe des Parlaments [29].

¹⁸vgl. dort S. 13 f.

3 Fazit

Es ist dem Deutschen Bundestag angesichts der katastrophalen Ausgangslage der Eisenbahninfrastruktur im Korridor Hamburg–Hannover dringend zu empfehlen, eine zweigleisige Neubaustrecke schnellstens zu beschließen. Dies ist auch klimapolitisch geboten, da bei Nicht-Umsetzung weitere Rückschritte bei der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene drohen. Unabhängig davon bietet die parlamentarische Befassung nun aber ideale Möglichkeiten, die von der DB vorgelegte Vorzugsvariante noch an entscheidenden Stellen, z. B. beim Regionalen Nutzen durch Regionalhalte, Raumverträglichkeit, Naturschutz oder übergesetzlichem Lärmschutz nachzubessern. Die Kernforderungen der Region sollten hierbei Berücksichtigung finden. Es ist den tausenden Fahrgästen sowie Güterverkehrskunden, welche täglich die überlastete Infrastruktur zwischen Hamburg und Hannover nutzen, nicht zuzumuten, eine Entscheidung über den Neubau weiter aufzuschieben. Ebenso müssen abschließend die bisher noch nicht gesicherten Haushaltsmittel für die geplante Strecke aufgebracht werden. Nur so wird Deutschland auch in Zukunft von einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur profitieren können.

gez. Kay Rabe von Kühlewein

Landesvorstand, VCD Landesverband Niedersachsen

Literatur

- [1] Gabriel Ahlfeldt und Arne Feddersen. „From periphery to core: measuring agglomeration effects using high-speed rail“. In: *Journal of Economic Geography* 18.2 (2018), S. 355–390. DOI: <https://doi.org/10.1093/jeg/lbx005>.
- [2] Thorsten Büker et al. „Zum verkehrlichen Nutzen der Digitalen Schiene Deutschland“. In: *El-Der Eisenbahningenieur* 2 (2024), S. 47–52.
- [3] Bundesministerium für Verkehr. *Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)*. 2026. URL: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf>.
- [4] Bundesministerium für Verkehr. *Reisezeitverkürzung Hamburg*. 2021. URL: <https://www.deutschlandtakt.de/news-and-downloads/downloads/reisezeitverkuerzung-hamburg>.
- [5] Bundesministerium für Verkehr. *Verkehrsprognose 2040 – Band 8.1 E: Eisenbahnverkehrsprognose Prognosefall 1 "Basisprognose 2040" (Ergebnisse)*. 2025. URL: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-eisenbahnverkehrsprognose-prognosefall-1.pdf?__blob=publicationFile.
- [6] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. *Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030*. 2016. URL: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf>.
- [7] *Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)*. BGBl. I Nr. 409, S. 23. Bundesgesetzblatt. 22. Dez. 2023.
- [8] Deutscher Bundestag. *Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 76 des Abgeordneten Matthias Gastel*. Drucksache 20/12619. 17. Juni 2020.
- [9] Deutscher Bundestag. *Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg - Ulm*. Drucksache 21/3950. 2025. URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/039/2103950.pdf>.
- [10] Deutscher Bundestag. *Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg*. Drucksache 21/3150. 2025. URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/031/2103150.pdf>.

- [11] Holger Dambeck und Ferdinand Holsten. *Wo die Regionalbahnen am pünktlichsten fahren*. 24. Dez. 2025. URL: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/regionalverkehr-probleme-wo-die-regionalbahnen-am-puenktlichsten-fahren-a-95115be2-2f39-46c7-8e05-9aa2f1dc4dc5>.
- [12] DB InfraGO. *Bewertungsmatrix zum Variantenvergleich im Projektabschnitt Hannover–Hamburg*. 2025. URL: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/bewertungsmatrix.html>.
- [13] DB InfraGO. *Maßnahmen der Deutschen Bahn zwischen Hamburg und Hannover: Qualitätsoffensive 2026 und erweiterte Generalsanierung 2029*. Vortrag im Rahmen der Mobilitätsausschüsse, Lüneburg am 10. März 2025. URL: https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6_mediathek/downloads/projektpraesentationen/20250310_HHBH_Mobilitaetsausschuesse_Lueneburg.pdf.
- [14] DB InfraGO. *mkok 2028 ff*. Unterlage zur Kundenveranstaltung am 15.05.2025. 2025. URL: <https://www.dbinfrago.com/resource/blob/13378464/ba322c1c3767f0c75751f2cc0bbe1ffb/Unterlage-zur-Kundenveranstaltung-vom-15-05-2025-data.pdf>.
- [15] Europäisches Parlament und Rat. *Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (Text von Bedeutung für den EWR)*. Amtsblatt der Europäischen Union, L 2024/1679, 28. Juni 2024. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.
- [16] Expertenrat für Klimafragen. *Zweijahresgutachten 2024. Gutachten zu bisherigen Entwicklungen der Treibhausgasemissionen, Trends der Jahresemissionsmengen und Wirksamkeit von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 4 Bundes-Klimaschutzgesetz*. 2025. URL: https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2025/03/ERK2025_Zweijahresgutachten-2024.pdf.
- [17] Joschka Flintz. *The Value of Passenger Rail Access*. Techn. Ber. 1114. Essen: RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung, 2024. URL: <https://www.rwi-essen.de/publikationen/wissenschaftlich/ruhr-economic-papers/detail/the-value-of-passenger-rail-access-241029>.
- [18] Evnika Grass. „Bewertung von Resilienz im Schienenverkehr“. Master-Thesis. Ostfalia-Hochschule für angewandte Wissenschaften, 2018.

- [19] Stefanos Kotzagiorgis. *Untersuchungsraum Hamburg/Bremen –Hannover Schienenverkehr im Bezugsfall 2030* Y. 2015. URL: <https://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/2b19cfb4fb68c9d363c74ef07605f6f6>.
- [20] Katrin Oesingmann und David Ennen. „The impacts of high-speed rail expansion on short-haul air passenger transport–Evidence from German domestic and international traffic“. In: *Case Studies on Transport Policy* 21 (2025).
- [21] Kay Rabe von Kühlewein. *Die Neubaustrecke Hamburg-Hannover im Kontext einer klimagerechten Verkehrswende. Skript zum Vortrag beim VCD-Mobilitätskongress am 26. Oktober 2024*. 2024. URL: <https://drive.google.com/file/d/1y-0jIOYVpIdDERHylyrY3xBi6YDf0TV92/view?usp=sharing>.
- [22] Peter Schütz. „Der Deutschlandtakt in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung“. In: *UPR - Umwelt- und Planungsrecht* 11 (2024).
- [23] SCI Verkehr GmbH. *Kurzstudie zum Güterstruktureffekt*. Techn. Ber. 2025. URL: <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2025/10/Kurzstudie-zum-Gueterstruktureffekt.pdf>.
- [24] Jonathan Siebert. *Wie kann eine konsequent klimagerechte Verkehrsplanung aussehen? Bedarfe einer mit den Klimaschutzziele des Übereinkommens von Paris im Einklang stehenden Mobilitäts-und Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes*. Techn. Ber. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 2022.
- [25] SMA und Partner AG et al. *Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt. Grundlagen, Konzeptionierung und wirtschaftliche Bewertung*. 2022. URL: https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxsy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf.
- [26] Fabian Stoll, Nils Nießen und Bastian Kogel. „Radical timetable innovations in long-distance railway passenger transport: How might these affect railway passenger demand?“ In: *Journal of Public Transportation* 26 (2024).
- [27] Gerald Traufetter. *Bahn schlägt Auto und Flugzeug*. 26. Apr. 2025. URL: <https://www.spiegel.de/auto/mobilitaet-in-deutschland-bahn-gefragtestes-verkehrsmittel-zwischen-grossstaedten-a-90e0782d-021c-4bda-9957-36c10a698319>.

- [28] Roda Verheyen und Johannes Franke. *Reform des Bundes-Klimaschutzgesetzes: Rechtliche Anforderungen und Gestaltungsoptionen*. Gutachten. Agora Verkehrswende und Agora Energiewende, 2023. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/KSG-Reform/Gutachten_KSG-Reform.pdf.
- [29] Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestages. *Vorraussetzungen für eine parlamentarische Befassung beim Ausbau von Schienenwegen?* Sachstand. 2026. Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 013/26.