

Stellungnahme

<p>Deutscher Bundestag Verkehrsausschuss Ausschussdrucksache 21(15)68-B vom 16.04.2026 öff. Anhörung 20.04.2026</p>



München 16.04.2026

Zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages

Gegenstand: Unterrichtung durch die Bundesregierung – Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg (BT-Drucksache 21/3150 vom 04.12.2025)

Verfasser: Fahrgastverband PRO BAHN e. V.

Sachverständiger: Prof. Dr. Lukas Iffländer, Bundesvorsitzender

1. Zusammenfassung

Der Fahrgastverband PRO BAHN e. V. begrüßt den Bericht der Bundesregierung und empfiehlt dem Deutschen Bundestag, die **Vorzugsvariante der DB InfraGO AG (Bündelungstrasse mit A 7 und B 3) zeitnah zu bestätigen** und den Planfeststellungsprozess ohne weitere zeitliche Verzögerungen einzuleiten. Die zentralen Thesen dieser Stellungnahme:

- 1. Die Bestandsstrecke Hamburg – Hannover ist seit mehr als einem Jahrzehnt offiziell überlastet.**
Die Auslastung lag 2023 bei 147 % der betrieblich zulässigen Werte; Verbesserungsmaßnahmen auf der Bestandsstrecke können die Kapazität zwischen Lüneburg und Uelzen nach Angaben der DB InfraGO um lediglich acht Prozent steigern. Zusätzliche Angebote können aufgrund der hohen Auslastung nicht verwirklicht werden.
- 2. Nur die Vorzugsvariante löst diesen Engpass nachhaltig.** Sie erfüllt als einzige Variante die verkehrlichen, rechtlichen und wirtschaftlichen Anforderungen des gültigen Bedarfsplans und ermöglicht die im Deutschlandtakt vorgesehene Reisezeit von 63 Minuten zwischen Hannover Hbf und Hamburg Hbf.
- 3. Alpha-E und ein alleiniger Bestandsausbau sind keine belastbare Alternative.** Sie liefern weder die vom Deutschlandtakt geforderten Reisezeiten und Fernverkehrstrassen noch die Kapazität, die das niedersächsische SPNV-Zielkonzept 2030+ und 2040+ voraussetzt, erzwingen jedoch mehr als ein Jahrzehnt Großbaustellen in bewohnten Ortskernen und in Natura-2000-Gebieten, besonders südlich von Lüneburg. Insbesondere der Halbstundentakt im Nahverkehr zwischen Hamburg und Hannover ist mit Alpha-E nicht umsetzbar.
- 4. Der in den Planfallunterlagen ermittelte Nutzen unterstreicht die tatsächliche Wirkung des Vorhabens.** Die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans erfasst Ansiedlungseffekte, kommunale Steuerkraft und SPNV-Netzsynergien nur unzureichend. Die realen regionalen und überregionalen Nutzen sind deutlich höher als der Nutzen-Kosten-Quotient von 1,5 abbildet.
- 5. SPNV-Halte auf Hochgeschwindigkeitsstrecken sind Stand der Technik.** Die konzeptionell vorgesehenen Halte in Soltau und Bergen (Kernforderung 5 der Region) müssen verbindlich finanziert werden. In Soltau muss die Trassenführung Verbindungskurven zur Bestandsinfrastruktur sowohl aus Richtung Hannover als auch aus Richtung Hamburg offenhalten, um die Heidebahn und die Strecke Soltau – Lüneburg anbindungsfähig zu machen. Die Resilienz des überregionalen Netzes

Stellungnahme

für Fern- und Güterverkehr kann dadurch nachhaltig gestärkt werden, da neue durchgehend elektrifizierte Umleitungsstrecken entstehen. Im Landkreis Harburg sollte ein dritter Regionalhalt geprüft werden.

- 6. Die Vorzugsvariante ist günstiger, schneller, eingriffsärmer und EU-förderfähig.** Ein Parallelbau abseits des laufenden Betriebs verkürzt die Realisierungszeit gegenüber einem vollständig umgesetzten Bestandsausbau nach Alpha-E um gut ein Jahrzehnt. Der transeuropäische Kernnetzkorridor Skandinavien – Mittelmeer eröffnet im Rahmen der Connecting Europe Facility Fördersätze von bis zu 30 Prozent der Baukosten.

Die zentrale Gestaltungsaufgabe liegt nicht mehr im *Ob*, sondern im *Wie*. PRO BAHN empfiehlt daher, die Vorzugsvariante unverzüglich zu bestätigen und die wesentlichen Regionalforderungen – insbesondere die SPNV-Halte – in die Umsetzung zu übernehmen, ohne das Projekt durch Anforderungen zu überfrachten, die seine wirtschaftliche Realisierbarkeit gefährden.

2. Ausgangslage: Ein seit mehr als einem Jahrzehnt ungelöstes Problem

2.1 Die Bestandsstrecke ist offiziell überlastet

Bereits **zum Fahrplanwechsel 2012** hat die DB Netz AG den Abschnitt Uelzen – Stelle der Bahnstrecke Lehrte – Hamburg-Harburg nach § 16 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung zum "überlasteten Schienenweg" erklärt. Die Auslastung lag bereits damals bei 126 Prozent der fahrplantechnisch zulässigen Werte. **Bis Ende 2023 ist sie auf 147 Prozent angestiegen.** Eine Strecke mit dieser Belastung weist keinen betrieblichen Puffer mehr auf; jede kleinere Störung oder Verzögerung während einer Zugfahrt schlägt unmittelbar auf nachfolgende Züge durch.

Die DB InfraGO AG hat Ende 2023 dem zuständigen Projektbeirat Alpha-E ein Paket kapazitätssteigernder Maßnahmen vorgestellt, das im Zuge der ohnehin anstehenden Generalsanierung umgesetzt werden soll. Das Ergebnis ist ernüchternd: Zwischen Lüneburg und Uelzen lässt sich die Nennleistung zwischen 6 und 22 Uhr von derzeit 185 auf **200 Züge** pro Tag steigern – ein Zuwachs von rund acht Prozent. Diese Größenordnung reicht weder für die prognostizierten Mehrverkehre im Seehafenhinterland und im Fernverkehr noch für den durch das Land Niedersachsen selbst beschlossenen SPNV-Ausbau aus. Der Halbstundentakt im Nahverkehr zwischen Hamburg und Hannover sowie weitere Taktverdichtungen im Abschnitt Lüneburg – Hamburg sind damit nicht umsetzbar. Zusätzlicher Fernverkehr ist ebenfalls unmöglich; bereits zum Fahrplanwechsel 2025/26 wurde die Anzahl der Fernzüge auf dieser Strecke infolge der Überlastung gesenkt und ihre Fahrzeiten angeglichen, wodurch auch schnelle Direktverbindungen zwischen Lüneburg, Uelzen und Celle verloren gingen.

2.2 Seehafenhinterlandverkehr Hamburg: bereits heute bahnintensivster Seehafen Europas

Der Hafen Hamburg wickelte 2019 im landseitigen Hinterland 97,5 Millionen Tonnen mit 5,8 Millionen TEU ab. Der Modal Split lag bei **46,3 Prozent Schiene**, 41,4 Prozent Straße und 9,2 Prozent Binnenschiff. Auf die Containertransporte bezogen lag der Eisenbahnanteil bei 49,4 Prozent. Hamburg ist damit der mit Abstand bahnintensivste Seehafen Europas. Jede zusätzliche Tonne, die künftig über die Schiene umgeschlagen werden soll, benötigt eine dauerhaft zuverlässige Trasse durch den Korridor

Stellungnahme

Hamburg – Hannover. Die Bestandsstrecke ist in ihrer heutigen Form bereits über ihre Kapazitätsgrenze hinaus belastet; ohne einen Neubau steht die angestrebte Verlagerung weiterer Mengen auf den Schienengüterverkehr auf dem Papier.

2.3 SPNV-Zielkonzept Niedersachsen 2030+ / 2040+: Verdoppelung bis Verdreifachung der Zugzahlen

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) hat am 11. März 2024 ihr SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ vorgestellt. Das Konzept formuliert unmissverständlich: *"Bis 2030+ soll ein Viertel mehr Züge fahren, bis 2040+ im Vergleich zu heute sogar die Hälfte mehr Züge."*

Für die Achse Hamburg – Hannover bedeutet das im Einzelnen:

Linie	2023 (Mo-Do)	2030+	2040+	Zunahme bis 2040+
RE 3 Hamburg – Lüneburg	41 Züge	56	112	+173 %
RE 3 Lüneburg – Uelzen	40 Züge	46	80	+100 %
RB 31 Hamburg-Harburg – Lüneburg	52 Züge	52	70	+35 %
RB 38 Hamburg-Harburg – Buchholz (Heidebahn)	0 (nur Wochenende)	36	70	neues Angebot

Quelle: LNVG, Liniensteckbriefe RE 3, RB 31, RB 38 (Stand 11.03.2024).

Die LNVG benennt die Voraussetzung für diese Ausweitung selbst mit erfreulicher Klarheit. In den Liniensteckbriefen heißt es zur Strecke Hannover – Hamburg: *"Zusätzliche Kapazitäten auf der Strecke zwischen Hannover und Hamburg (laut Bundesverkehrswegeplan)"* seien zwingend erforderlich; vorgesehen sind unter anderem ein 15-Minuten-Takt im RE-Verkehr Lüneburg – Hamburg in der Hauptverkehrszeit, ein Halbstundentakt Hamburg – Hannover sowie eine Reduzierung der Standzeit in Uelzen um rund 20 Minuten. Keines dieser Ziele lässt sich mit einem Kapazitätswachstum von lediglich 15 Zügen pro Tag auf der Bestandsstrecke erreichen. Auch das vorgeschlagene Alpha-E reicht für diese Angebote nicht aus. Das Land Niedersachsen hat verkehrliche Anforderungen, die über Alpha-E hinausgehen.

2.4 Die Fahrgastperspektive: Störungen und Verspätungen sind Alltag

Als bundesweit tätiger Fahrgastverband nehmen wir seit Jahren wahr, wie die Kombination aus Mischverkehr (Fernverkehr, Regionalverkehr, schwerer Güterverkehr), engem Fahrplan und fehlender Ausweichinfrastruktur dazu führt, dass jede Baumaßnahme, jede Signalstörung und jede Weichenreparatur sofort erhebliche Verspätungen auslöst. Der Korridor Hamburg – Hannover gehört zu den verspätungsanfälligsten Fernverkehrsstrecken Deutschlands. Das ist kein betriebliches Detail, sondern die Alltagserfahrung von rund 160.000 Reisenden täglich, darunter Zehntausende Pendlerinnen und Pendler in Lüneburg, Uelzen, Winsen und Celle. Die hier eingefahrenen Verspätungen im Fern- und Güterverkehr übertragen sich auf andere Bahnstrecken im gesamten Bundesgebiet.

Stellungnahme

Die LNVG bestätigt diese Einschätzung in ihrem Konzept 2030+ wörtlich: *"Ein wesentlicher Teil der heute nicht zufriedenstellenden Betriebsqualität rührt von der Überlastung des Schienennetzes, des Mischverkehrs von Fern- mit Regional- und Güterverkehr bzw. dem in Teilen in den letzten Jahrzehnten betriebenen Rückbau der Netzkapazität her."*

3. Die Vorzugsvariante ist richtig und überfällig

3.1 Trassenbündelung minimiert Eingriffe

Die von der DB InfraGO AG gewählte Vorzugsvariante (im Variantenvergleich als Variante "pink" bezeichnet) verläuft auf weiten Abschnitten **in Orientierung an die Bundesautobahn A 7 und die Bundesstraße B 3**. Das Vorgehen folgt einer langjährigen fachlichen Forderung des Fahrgastverbands PRO BAHN: Neuinfrastruktur soll, wo immer technisch möglich, bestehende Infrastrukturachsen mitnutzen, um die Zerschneidung der Landschaft, den Flächenverbrauch und die Betroffenheit von Siedlungen zu begrenzen. Dort, wo die Strecke von der Bündelung abweicht, geschieht dies zum Schutz von Naturschutzgebieten.

Der vorliegende Bericht weist gegenüber den alternativ geprüften Varianten den **geringsten Flächenverbrauch** aus. Im Vergleich zu den übrigen betrachteten Varianten schneidet der bestandsferne Neubau bei den Vorranggebieten Freiraumfunktionen, Natura 2000 und Naturschutzgebieten deutlich besser ab. Auch der Bedarf an landwirtschaftlichen Flächen wurde soweit wie möglich gering gehalten. Die ebenfalls durch die Bündelung erreichbare Reduzierung der Lärmbetroffenheit – 14.611 betroffene Lärmschutzfälle, von denen 91 Prozent durch aktive Lärmschutzmaßnahmen reduzierbar sind – ist ein in Planungsverfahren selten erreichter Wert.

3.2 Die Deutschlandtakt-Fahrzeiten sind nur mit einer Neubaustrecke erreichbar

Der 3. Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt legt für die Achse Hannover – Hamburg eine Fahrzeit von **63 Minuten zwischen Hannover Hbf und Hamburg Hbf** zugrunde. Dieser Wert ist auf der Bestandsstrecke aus topografischen und trassierungstechnischen Gründen nicht belastbar zu erreichen: Die Bestandsstrecke verfügt über zahlreiche Kurven und Ortsdurchfahrten, die nur Geschwindigkeiten von 160 bis maximal 200 Kilometern pro Stunde zulassen. Ein optimierter Bestandsausbau brächte eine Fahrzeitverkürzung von bestenfalls elf Minuten gegenüber den heutigen 74 Minuten – das Ergebnis läge damit weiterhin deutlich über der Deutschlandtakt-Vorgabe, zumal jede verbleibende Minute ohne Betriebsreserve und unter fortbestehendem Mischverkehr mit ständigem Verspätungsrisiko gefahren würde.

Der Deutschlandtakt ist nicht Selbstzweck. Er ist das planerische Rückgrat für den gesamten Takt- und Anschlussverbund in Norddeutschland. Werden diese Fahrzeitvorgaben verfehlt, verschieben sich die Ankunftszeiten in Hannover, Bremen, Bielefeld, Köln, Frankfurt und München um mehrere Minuten – mit Folgen für sämtliche Anschlüsse im Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr. In Hamburg würde der Verkehr auf der südlichen Zufahrt zum Hauptbahnhof durcheinandergewirbelt. Die Durchbindung von Fernzügen aus Schleswig-Holstein auf die verschiedenen Strecken südlich von Hamburg wäre nicht mehr ohne Aufbruch des gesamten Taktsystems möglich. Anschlüsse gingen verloren, wodurch Fahrzeitsprünge von bis zu einer Stunde entstünden. Die Fahrzeit zwischen zwei der fünf wichtigsten deutschen Knoten ist kein lokaler Parameter, sondern ein netzweites Führungsmaß.

Stellungnahme

3.3 Teil eines transeuropäischen Kernkorridors

Die Achse Hamburg – Hannover ist integraler Bestandteil des transeuropäischen Kernnetzkorridors **Skandinavien – Mittelmeer**. Dieser Korridor reicht von Schweden und Dänemark über die Fehmarnbeltquerung, Hamburg, Hannover, München und den Brennerbasistunnel bis Palermo. Die Fehmarnbeltquerung, die Ausbaustrecke Hamburg – Padborg und der Brennerbasistunnel werden bis zum Ende des laufenden Jahrzehnts sukzessive in Betrieb gehen. Die NBS Hannover – Hamburg schließt die größte verbleibende Lücke auf deutschem Gebiet. Wer diese Lücke offen lässt, nimmt in Kauf, dass die Zuverlässigkeit und Wirkung der umliegenden Großprojekte dauerhaft beeinträchtigt wird. Ohne Neubaustrecke droht der Norden Deutschlands vom Fernverkehr abgehängt zu werden.

Die Bundesregierung handelt mit der Vorzugsvariante im Auftrag des gesamten Korridors weit über Hamburg und Hannover hinaus, nicht zuletzt gegenüber den Vertragspartnern Dänemark, Österreich und Italien. Eine Verschiebung oder eine Entscheidung für eine leistungsschwächere Variante wäre ein verkehrspolitisches Signal, das über die innerdeutsche Debatte hinaus wirken würde.

4. Regionaler und überregionaler Nutzen – in den Unterlagen systematisch unterschätzt

Der im Bericht dargestellte Nutzen-Kosten-Quotient von 1,5 macht die Vorzugsvariante bereits auf Basis der engen Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans zu einem eindeutig wirtschaftlichen Projekt. Die tatsächliche Wirkung des Vorhabens ist jedoch **deutlich größer, als in den Unterlagen dargestellt**. Drei Effektkategorien werden in der geltenden Methodik nur unzureichend oder gar nicht abgebildet.

4.1 Ansiedlungseffekte: Der Vergleich Montabaur – Soltau

Die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans monetarisiert Zeitgewinne, Betriebskosten, Umweltkosten und Unfallkosten. **Nicht oder nur qualitativ** erfasst werden die Ansiedlungseffekte einer neuen Hochgeschwindigkeitsanbindung, insbesondere die Entwicklung der kommunalen Steuerkraft, die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Rückkehr von Bevölkerung in ländliche Räume. Der Vergleich zwischen zwei strukturell ähnlichen Mittelzentren – einem mit, einem ohne Anbindung mit ICE oder schnellem Regionalverkehr – zeigt die Größenordnung dieser Wirkungen.

Ausgangslage 2002: Montabaur (Westerwaldkreis, Rheinland-Pfalz) und Soltau (Heidekreis, Niedersachsen) waren zu Beginn des Jahrtausends ähnlich dimensionierte Mittelzentren in ländlicher Lage. Beide liegen zwischen zwei Metropolregionen, beide verfügen über einen direkten Autobahnanschluss (Montabaur an der A 3, Soltau an der A 7). Soltau war mit knapp 22.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sogar **deutlich größer** als Montabaur mit rund 12.400. Im August 2002 wurde die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main in Betrieb genommen und Montabaur zum ICE-Halt; Soltau erhielt keine vergleichbare Infrastrukturanbindung.

In Montabaur entstand in unmittelbarer Anbindung an den ICE-Bahnhof der **"ICE-Park Montabaur"** mit rund 2.500 Arbeitsplätzen, 80 Unternehmen und über 250 Mio. Euro privaten Investitionen auf einer Fläche von 30 Hektar. Montabaur ist heute ein Nettoeinpender-Standort mit einer kommunalen Steuerkraft, die rund dem Dreifachen des rheinland-pfälzischen Durchschnitts entspricht. Soltau musste

Stellungnahme

im selben Zeitraum den Gewerbesteuerhebesatz um 90 Prozentpunkte anheben, um überhaupt laufende Defizite zu begrenzen; die Steuerbasis ist strukturell nicht dynamisch gewachsen.

Indikator	Montabaur (ICE-Halt seit 2002)	Soltau (ohne ICE-Halt)
Einwohnerzahl 2002 / 2024	12.400 → 14.900 (+20 %)	21.900 → 22.500 (+2,7 %)
Gewerbesteuer (Mio. Euro/Jahr)	13,5 (2009) → 46,5 (2024; × 3,4)	geschätzt 8–12 (stagnierend)
Gewerbesteuer pro Kopf	~ 3.100 Euro	~ 400 – 530 Euro (6-fach niedriger)
Gewerbesteuerhebesatz 2024/25	370 % (leicht unter Bundesdurchschnitt)	420 % (steigend seit 330 % in 2010)
Arbeitsplätze pro Einwohner	0,81 (Rang 170 bundesweit)	0,59 (Rang 417 bundesweit)
Kommunale Haushaltslage	Schuldenabbau (22 → < 6 Mio. Euro)	Strukturelles Defizit 2,5 Mio. Euro (2024)

(Quellen: Statistisches Bundesamt; Haushaltspläne Montabaur und Soltau; kommunale Jahresbilanzen)

Der Montabaur-Soltau-Vergleich belegt in der Größenordnung, was die geltende NKV-Methodik in der Bewertung der NBS Hannover – Hamburg nicht abbilden kann: **eine Verdreifachung der kommunalen Steuerkraft, ein Einwohnerzuwachs von 20 Prozent, mehrere Tausend Arbeitsplätze** – Effekte, die in der tatsächlichen Nutzen-Kosten-Wirkung eines Haltepunkts der NBS mitzudenken sind, auch wenn sie nicht in den offiziellen Nutzen-Kosten-Quotienten einfließen.

4.2 SPNV-Halte auf Hochgeschwindigkeitsstrecken sind Stand der Technik

Die öffentliche Debatte um die NBS Hannover – Hamburg wird gelegentlich unter der Annahme geführt, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke könne keine Regionalverkehre aufnehmen. Diese Annahme ist verkehrs- und anlagentechnisch überholt.

München-Nürnberg-Express auf der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt – München (300 km/h): Seit Dezember 2006 verkehrt der zweistündliche München-Nürnberg-Express über die gesamte Länge der Schnellfahrstrecke. Er war bis Dezember 2022 der einzige Regional-Express in Deutschland, der mit mehr als 180 km/h unterwegs ist, und die Fahrzeit des Regionalverkehrs Nürnberg – München sank von 2,5 bis 3 Stunden auf etwa 1 Stunde 45 Minuten. Rund 5.000 Reisende nutzen ihn werktäglich. Die beiden Regionalbahnhöfe an der Strecke, **Allersberg (Rothsee) und Kinding (Altmühltal)**, werden vertaktet bedient; Allersberg wird seit 2020 von der Nürnberger S-Bahn angefahren. Ab Dezember 2028 wird der RE 1 auf einen stündlichen Takt verdichtet. In Allersberg werden heute werktäglich 1.500 Ein- und Aussteiger gezählt (Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft).

Bahnhof Merklingen – Schwäbische Alb auf der Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm (250 km/h): Der am 11. Dezember 2022 in Betrieb genommene Bahnhof Merklingen ist das derzeit instruktivste Beispiel für einen SPNV-Halt an einer Hochgeschwindigkeitsstrecke. Die Infrastrukturkosten lagen bei rund 21 Mio. Euro und wurden zu 50 Prozent vom Land Baden-Württemberg, zu 17 Prozent vom Alb-Donau-Kreis und zu 33 Prozent von den Kommunen getragen. Die ursprüngliche Machbarkeitsstudie wies ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von **-0,3** aus, also einen rechnerisch negativen Nutzen. Durch betriebliche Optimierungen erreichte die endgültige Planung einen **NKV von 1,13 bis 2,23**. Nach zwei Jahren Betrieb liegt die Zahl der Ein- und Aussteigerinnen und Aussteiger werktäglich bei rund **1.100** – damit deutlich

Stellungnahme

über den konservativen Prognosen von 950. Das Land rechnet nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mit einer deutlichen weiteren Steigerung.

Interregio-Express Ulm – Merklingen – Wendlingen: Der IRE 200 verkehrt seit Dezember 2022 im Stundentakt auf der Schnellfahrstrecke, Fahrzeit nach Ulm elf Minuten, nach Stuttgart geplant 31 Minuten. Der Bahnhof ist technisch mit ETCS Level 2 ohne Signale (L2oS) und Hochleistungsblock ausgerüstet – dem technischen Standard, der auch für die NBS Hannover – Hamburg vorgesehen ist.

Die zentralen anlagentechnischen Voraussetzungen für einen Mischbetrieb aus Fern- und Regionalverkehr sind damit klar definiert: ETCS Level 2, ausreichende Überleitstellen, außenliegende Bahnsteiggleise mit innenliegenden Durchfahrgleisen für den schnelleren Fernverkehr sowie mindestens zwei Überholbahnhöfe für Güterzüge mit 740-Meter-Nutzlängen – all dies sieht der Gutachterentwurf Deutschlandtakt für die NBS Hannover – Hamburg vor. Die Bedingungen, unter denen der Regionalhalt Soltau wirtschaftlich betrieben werden kann, sind damit planerisch gegeben.

4.3 Soltau und Bergen: von konzeptioneller Berücksichtigung zur verbindlichen Umsetzung

Die DB InfraGO AG hat in ihren Planungen die Haltepunkte Soltau und Bergen **konzeptionell berücksichtigt**. Die Überholbahnhöfe Bergen und Soltauer Heide sind nach der Unterrichtung der Bundesregierung aufwärtskompatibel geplant, sodass sie bei Bedarf als Halte für einen schnellen Regionalverkehr ausgebaut werden können. Nach dem Stand der Technik und den Erfahrungen mit Merklingen und Allersberg ist eine spätere Nachrüstung baulich und betrieblich machbar. Die Finanzierung und Umsetzung obliegt nach dem geltenden Rechtsrahmen dem Land Niedersachsen – mit dem möglichen Ergebnis, dass die Halte trotz technischer Vorsorge nicht realisiert werden.

Dieses Finanzierungsrisiko steht in auffälligem Widerspruch zum öffentlichen politischen Konsens in der Region. Sowohl das SPNV-Konzept 2030+/2040+ der LNVG als auch die kommunalpolitischen Beschlüsse der Städte Soltau und Bergen sehen die Halte ausdrücklich vor. Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt daher vor, die **Errichtung der Halte Soltau und Bergen im Wege einer Mischfinanzierung zwischen Bund, Land (u. a. aus GVFG- und Regionalisierungsmitteln) und Kommunen verbindlich abzusichern** – nach dem Vorbild des Bahnhofs Merklingen, dessen Finanzierung anteilig durch das Land Baden-Württemberg (50 %), den Alb-Donau-Kreis (17 %) und die beteiligten Kommunen (33 %) getragen wurde. Angesichts einer Gesamtinvestition der Vorzugsvariante von rund 8,8 Mrd. Euro machen die vom Land und den Kommunen zu tragenden Mehrkosten für zwei SPNV-Halte in der Summe nur einen **Bruchteil der Gesamtkosten** des Vorhabens aus; die politische und regionalpolitische Signalwirkung einer solchen Mitfinanzierung wäre dagegen beträchtlich. Nur so lässt sich sicherstellen, dass der regionale Nutzen, mit dem die Vorzugsvariante politisch begründet wird, auch tatsächlich eintritt. Der Bundestag sollte in seiner Beschlussfassung die Wirtschaftlichkeit der Regionalhalte in das Gesamtprojekt aufnehmen und eine Förderung der Investitionen durch das GVFG damit zulassen. Der Bund finanziert so 60 Prozent der Kosten. Die verbleibenden Kosten können zwischen Land, Landkreis und Kommunen fair aufgeteilt werden.

Soltau – Verbindungskurven und Verknüpfung mit der Heidebahn: Soltau ist ein Keilbahnhof, an dem sich die Heidebahn (Hannover – Buchholz) und die Strecke Soltau – Lüneburg kreuzen. Die Trassenplanung der NBS muss Verbindungskurven zur Bestandsinfrastruktur sowohl aus Richtung Hannover als auch aus Richtung Hamburg **planerisch freihalten**, indem die betreffenden Flurstücke nicht mit anderen baulichen Anlagen belegt werden. Diese Kurven erfüllen einen doppelten Zweck:

Stellungnahme

Erstens ermöglichen sie künftig, Regionalverkehr von der NBS direkt in Richtung Soltau Bestandsbahnhof und auf die Heidebahn zu führen. Zweitens schaffen sie durchgehend elektrifizierte Umleitungsstrecken für den Güterverkehr zwischen Hamburg und Hannover und stärken damit die Resilienz des überregionalen Netzes erheblich. Zu prüfen ist darüber hinaus die Realisierung eines **Turbahnhofs**, an dem sich NBS und Heidebahn niveaufrei kreuzen und ein direkter Umstieg zwischen beiden Systemen möglich wird. Eine solche Trassenfreihaltung ist ein klassischer Bestandteil zukunftsfähiger Planung und verursacht bei frühzeitiger Berücksichtigung kaum Kosten – bei späterer Nachrüstung hingegen Mehrkosten im hohen zweistelligen Millionenbereich.

Analog ist Bergen nicht nur als reiner Regionalhalt, sondern als Keimzelle einer verbesserten Verbindung der Region Celle an die Achse Hamburg – Hannover zu verstehen. Die im Bericht bereits vorgesehene Spange bei Celle erlaubt künftig eine direkte Relation Celle – Hamburg über die NBS mit einer Fahrzeit im Bereich von 40 Minuten und ist verkehrspolitisch hoch relevant.

Im Landkreis Harburg sollte ein dritter Regionalhalt geprüft werden. Hier bieten sich Potenziale zur Kombination mit Streckenreaktivierungen an. Analog zur Bedienung von Allersberg durch die Nürnberger S-Bahn kann auch hier eine entsprechend konzipierte Verbindung in Richtung Hamburg in Betracht gezogen werden.

4.4 Netzsynergien auf der Bestandsstrecke

Ein in der öffentlichen Debatte häufig übersehener Effekt: Die Neubaustrecke entlastet die Bestandsstrecke in einem Umfang, der den gesamten SPNV- und Güterverkehrsausbau in Niedersachsen erst ermöglicht. Verlagern sich ICE-Sprinter und Teile des Seehafenhinterlandverkehrs auf die NBS, gewinnen Bestandsstrecken die Kapazitäten zurück, die für die Verwirklichung des Konzepts 2030+/2040+ notwendig sind. Der RE 3 kann dichter fahren, der RB 31 in der Hauptverkehrszeit einen Viertelstundentakt aufnehmen, die Heidebahn als RB 38 ganzjährig bis Hamburg-Harburg durchgebunden werden. Auch die Reaktivierung Lüneburg – Soltau und Soltau – Bergen – Celle gewinnt an Realisierbarkeit, weil die beengte Verkehrslage in Uelzen und Lüneburg aufgelöst wird.

Dieser Netz-Hebeleffekt ist in der Nutzen-Kosten-Rechnung des Vorhabens nur eingeschränkt monetarisiert. Er ist aber in der verkehrspolitischen Wirkung erheblich: Ohne NBS gibt es kein Konzept 2030+/2040+.

5. Warum Alpha-E keine Alternative ist

Die wiederholt vorgetragene Forderung, anstelle einer Neubaustrecke das Konzept "Alpha-E" – also den optimierten Ausbau der Bestandsstrecken Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover – umzusetzen, verdient eine fachliche, nüchterne Würdigung. Bei dieser Würdigung zeigt sich, dass Alpha-E weder die verkehrlichen noch die rechtlichen noch die zeitlichen Anforderungen der heutigen und zukünftigen Verkehrsnachfrage erfüllt. Die Aussagen der niedersächsischen Landesregierung, Alpha-E komme "schneller" und "günstiger" zum Ziel, sind anhand der seit 2023 vorliegenden Planungsunterlagen und Gutachten nicht mehr haltbar. Die Warnung vor den unzureichenden Kapazitäten durch das originale Alpha-E hatte der Bundesgutachter bereits 2015 festgestellt. Auch deshalb wurde das originale Alpha-E nie in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Dabei ist besonders zu beachten, dass die Bestandsstrecke südlich von Lüneburg durch ein Naturschutzgebiet

Stellungnahme

führt und durch die Ortslage Bad Bevensen auf einem hohen Damm verläuft. Die Beeinträchtigungen gerade in diesen Abschnitten dürfen nicht unterschätzt werden.

5.1 Kapazität: +15 Züge reichen nicht für die Ziele des Landes selbst

Wie in Abschnitt 2.3 dargestellt, sieht das SPNV-Konzept 2030+/2040+ der LNVG auf der Achse Hamburg – Lüneburg bis 2040+ eine Zunahme von **41 auf 112 RE-3-Züge** pro Tag vor, ergänzt um den Ausbau des RB 31 und die durchgehende Bedienung der Heidebahn. Die DB InfraGO AG hat dem Projektbeirat Alpha-E in der aktualisierten Maßnahmenplanung 2023 **bestätigt, dass mit Maßnahmen auf der Bestandsstrecke zwischen Lüneburg und Uelzen die Nennleistung von 185 auf 200 Züge steigerbar ist** – ein Zuwachs von rund acht Prozent.

Diese Zahlen sind nicht ins Verhältnis zu bringen. Das Land Niedersachsen hat mit seinem eigenen SPNV-Konzept einen politischen Anspruch formuliert, der sich mit einem Bestandsausbau schlicht nicht erfüllen lässt. Wer Alpha-E empfiehlt und gleichzeitig das Konzept 2030+/2040+ umsetzen will, muss entweder die Kapazitätsprognose der DB InfraGO AG belastbar widerlegen oder einräumen, dass die beiden Positionen zueinander in Widerspruch stehen. Bislang ist keines von beidem geschehen.

5.2 Fahrzeit: Die Deutschlandtakt-Vorgabe ist physisch nicht zu halten

Die Fahrzeit der Bestandsstrecke Hamburg Hbf – Hannover Hbf liegt heute bei 74 Minuten direkt beziehungsweise 89 Minuten mit den Zwischenhalten Celle, Uelzen, Lüneburg und Hamburg-Harburg. Ein Ausbau der Bestandsstrecke im Umfang des "optimierten Alpha-E" bringt laut Planunterlagen eine Fahrzeitverkürzung von bestenfalls **elf Minuten**. Selbst im günstigsten Fall bliebe die Fahrzeit damit **ohne jede Betriebsreserve** und unter fortbestehendem Mischverkehr mit ständigem Verspätungsrisiko – ein Wert, der die Deutschlandtakt-Zielfahrzeit von 63 Minuten Hannover Hbf – Hamburg Hbf betrieblich nicht belastbar erreicht. Jede Sekunde Verzug in Hannover verschiebt die Ankünfte in Richtung Bielefeld, Kassel, Göttingen, Bremen und Braunschweig und belastet den Anschlussverbund des gesamten nordwestdeutschen Deutschlandtakt-Raums.

Der Grund ist trassierungstechnisch zwingend: Die Bestandsstrecke verfügt über zahlreiche Bogenradien und Ortsdurchfahrten, die bauliche Geschwindigkeitserhöhungen auf 300 km/h ausschließen. Eine Neubaustrecke in Bündelung mit A 7 und B 3 kann hingegen durchgehend auf 250 bis 300 km/h trassiert werden und bleibt damit im Deutschlandtakt-Zielkorridor.

5.3 Eingriffe: Großbaustellen in Ortskernen und Naturschutzgebieten

Die landläufige Annahme, ein Bestandsausbau sei eingriffsärmer als eine Neubaustrecke, verkennt, wo die Bestandsstrecke verläuft. Ein drittes Gleis Lüneburg – Uelzen (Kernforderung 8 der Region, Kostenschätzung 2,57 Mrd. Euro) erfordert nach den vorliegenden Planungsgrundlagen:

- den Bau eines dritten Gleises durch das **Naturschutzgebiet Ilmenauniederung** (Natura-2000-Gebiet),
- den Bau einer Großbaustelle im Ortskern von **Deutsch Evern** auf längerer Strecke,
- den Bau einer Großbaustelle mit einem 10 bis 15 Meter hohen Bahndamm **mittlen in den Ortskernen von Bad Bevensen und Medingen**,
- zusätzliche Eingriffe in Bienenbüttel, Winsen und weiteren Ortslagen.

Stellungnahme

Die Vorzugsvariante der NBS bleibt demgegenüber **über den größten Teil ihrer Länge der bebauten Fläche fern**, weil sie der A 7 und der B 3 folgt. Der Flächenverbrauch der Vorzugsvariante ist in der Gesamtbetrachtung deutlich geringer als der eines vollständig umgesetzten Alpha-E-Pakets – und die Betroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner ist ungleich niedriger.

5.4 Bauzeit: Zwei Jahrzehnte unter laufendem Betrieb gegenüber einem Parallelbau

Ein Ausbau von Alpha-E in der ursprünglich vorgesehenen Tiefe erforderte nach Einschätzung erfahrener Bahnbauingenieurinnen und Bahnbauingenieure **etwa zwei Jahrzehnte**. Der Grund liegt nicht im Umfang allein, sondern im Verfahren: Jeder zusätzliche Gleisabschnitt, jedes Bahndammprofil, jede Elektrifizierungsmaßnahme muss unter Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs und unter Berücksichtigung des Schienenpersonen- und Güterverkehrs hergestellt werden. Das erzwingt Nacharbeiten, Sperrpausen, Schienenersatzverkehre und temporäre Fahrzeitverlängerungen über den gesamten Ausbaue Zeitraum.

Eine Neubaustrecke abseits der Bestandsstrecke kann hingegen im **Parallelbau** entstehen, ohne den laufenden Betrieb im gleichen Umfang zu beeinträchtigen. Die seit Jahren vorliegende Erfahrung aus anderen Korridoren (NBS Wendlingen – Ulm, Stuttgart 21) bestätigt diesen grundsätzlichen Zeitvorteil.

Besonders anschaulich zeigt sich der Unterschied am Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 Nürnberg – Erfurt: Die **Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt** wurde trotz schwierigster topografischer Bedingungen im Thüringer Wald – mit zahlreichen Tunneln und Talbrücken – im Parallelbau errichtet und ging im Dezember 2017 in Betrieb. Der unmittelbar südlich anschließende **Ausbau der Bestandsstrecke Nürnberg – Bamberg** hingegen befindet sich seit weit über zwei Jahrzehnten in Planung und Bau und ist bis heute nicht vollständig fertiggestellt. Die Differenz erklärt sich ausschließlich aus dem Verfahren: Der Ausbau unter laufendem Betrieb erzwingt kleinteilige Bauabschnitte, Sperrpausen, Schienenersatzverkehre und ständig wechselnde Fahrplankonstellationen. Der Neubauteil konnte konzentriert errichtet werden; der Ausbauteil nicht. Die Lehre ist auf die Achse Hannover – Hamburg unmittelbar übertragbar.

Die Neubaustrecke ist deshalb nach unserer Einschätzung – und entgegen dem verbreiteten Eindruck – in der Realisierung **gut ein Jahrzehnt schneller** als ein vollständig entwickeltes Alpha-E-Paket.

Hinzu kommt, dass bei Alpha-E auch die Bahnhöfe Lüneburg und Uelzen für höhere Geschwindigkeiten aufwendig umgebaut werden müssten. Das brächte jahrelanges Verkehrschaos mit sich, in dem ein Teil der Züge ausfallen müsste. Während des Bauzustands fiel das Angebot damit über Jahre sogar hinter den heutigen Status quo zurück – eine Perspektive, die in der öffentlichen Debatte bisher kaum thematisiert wird.

Wer der Region "schnelle Verbesserungen" verspricht, sollte diese Verhältnisse transparent machen. "Schnell" ist im Bahnbau derjenige Weg, auf dem zuerst fertig gebaut werden kann, nicht der mit dem vermeintlich geringsten Planungshorizont.

5.5 Rechtlich gleichgestellt zu einem Neubau

Ein juristischer Aspekt wird in der Debatte häufig übersehen: Der Neubau eines dritten Gleises zwischen Uelzen und Lüneburg im Umfang von Alpha-E ist **rechtlich gleichbedeutend mit dem Bau einer neuen Strecke** und setzt dieselben Formalitäten – Planfeststellungsverfahren, Umweltverträglichkeitsprüfung,

Stellungnahme

Einzelnutzen-Kosten-Nachweis größer 1 – voraus wie eine Neubaustrecke. Er steht damit unter denselben Anforderungen, erzielt aber deutlich weniger verkehrlichen Nutzen.

Die Behauptung, ein Alpha-E sei "unbürokratischer", "schneller genehmigungsfähig" oder "ohne Planfeststellung umsetzbar", widerspricht dem geltenden Allgemeinen Eisenbahngesetz und der gängigen Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes. Es bestehen erhebliche rechtliche Umsetzungsrisiken.

5.6 Die Rolle des dritten Gleises Lüneburg – Uelzen

Die Kernforderung 8 der Region (drittes Gleis Lüneburg – Uelzen) mit ihrer Kostenschätzung von 2,57 Mrd. Euro ist in dieser Gesamtausprägung kein zwingender Bestandteil der Umsetzung der Vorzugsvariante. Der Fahrgastverband PRO BAHN empfiehlt eine **zweistufige Behandlung**:

- Diejenigen Maßnahmen, die die DB InfraGO AG im **aktuellen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität Stelle – Uelzen (PEK)** bereits vorsieht – insbesondere der Ausbau des Bahnhofs Lüneburg Westseite, Blockverdichtungen und vergleichbare betriebliche Optimierungen – sind möglichst im Rahmen der Generalsanierung umzusetzen. Sie sind aus dem Kapazitätswachstum von 185 auf 200 Züge abgeleitet und im SPNV-Konzept 2030+/2040+ verankert.
- Die darüber hinausgehenden Ausbauwünsche aus dem ursprünglichen Alpha-E-Paket – insbesondere ein **durchgehendes drittes Gleis Lüneburg – Uelzen** mit Bahndämmen von 10 bis 15 Metern Höhe durch die Ortskerne von Bad Bevensen, Bienenbüttel, Deutsch Evern und Medingen sowie durch das Naturschutzgebiet Ilmenauniederung – sind **zurückzustellen und separat zu prüfen**, und zwar nach Inbetriebnahme der NBS.

6. Kosten, Finanzierung, Zeitplan: Die Vorzugsvariante ist wirtschaftlich und realisierbar

6.1 Kostenrelation und Priorisierung

Die Vorzugsvariante kostet in der Gesamtwertumfang-Betrachtung 8.804 Mio. Euro (Preisstand 2022 inklusive Planungskosten, Nominalisierung und Risiken). Die von der Region formulierten Zusatzforderungen summieren sich auf bis zu 4.994 Mio. Euro und brächten das Vorhaben auf knapp 13,8 Mrd. Euro. Der Bericht der Bundesregierung stellt zutreffend fest, dass diese Mehrkosten das NKV unter 1 drücken und die Finanzierbarkeit im Rahmen des Bedarfsplans Schiene nicht gesichert wäre.

Diese Feststellung bedeutet indes nicht, dass die Kernforderungen der Region insgesamt abgelehnt werden sollten. Der Fahrgastverband PRO BAHN empfiehlt eine **differenzierte Behandlung**:

- **Kernforderung 5 (Regionalhalte Soltau, Bergen)**: verbindliche Mischfinanzierung zwischen Bund, Land (u. a. GVFG- und Regionalisierungsmittel) und Kommunen nach dem Vorbild Merklings. Die auf Land und Kommunen entfallenden Mehrkosten machen nur einen Bruchteil der Gesamtinvestition von rund 8,8 Mrd. Euro aus und sind angesichts des nachgewiesenen regionalen Nutzens gerechtfertigt.
- **Kernforderung 2 (Trassenführung Bereich Bergen)**: Übernahme der bestandsferneren Alternativtrassierung zur Entlastung des Mahnmals "Rampe Bergen" und zur Reduzierung von Zerschneidungseffekten.

Stellungnahme

- **Kernforderung 8 (drittes Gleis Lüneburg – Uelzen):** Umsetzung derjenigen Teilmaßnahmen, die die DB InfraGO AG im aktuellen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität Stelle – Uelzen (PEK) bereits vorsieht; Zurückstellung und separate Prüfung aller darüber hinausgehenden Ausbauwünsche (insbesondere eines durchgehenden dritten Gleises) auf Basis belastbarer Betriebsdaten nach Inbetriebnahme der NBS (siehe Abschnitt 5.6).
- **Kernforderung 1 (Lärm- und Erschütterungsschutz, 425,4 Mio. Euro):** Ausführung auf dem Niveau der geltenden rechtlichen Vorgaben (Eisenbahnbau-Lärmschutzverordnung, 16. BImSchV), **ohne übergesetzliche Anforderungen.** Ein übergesetzlicher Lärmschutz auf einem einzelnen Projekt schafft Präzedenzwirkung: Bei bundesweiter Anwendung auf alle Vorhaben des Bedarfsplans Schiene würde das Gesamtbudget für die Verkehrswege überstrapaziert und die Finanzierung anderer dringender Projekte gefährdet. Stattdessen sollte die Lärmsanierung der bestehenden Autobahn geprüft werden.
- **Kernforderungen 3, 6, 7, 9:** Behandlung im Rahmen der ohnehin geltenden rechtlichen Anforderungen an Landschaftsbild, Schutzgebietsausgleich und Siedlungsqualität – ein Großteil dieser Maßnahmen ist bereits Standard.

6.2 EU-Förderung: Bis 30 Prozent CEF-Verkehr realistisch erreichbar

Die NBS Hannover – Hamburg ist Teil des transeuropäischen Kernnetzkorridors "Skandinavien – Mittelmeer". Für Projekte auf diesem Korridor sieht die Connecting Europe Facility (CEF) der Europäischen Union Fördersätze **von bis zu 30 Prozent der Baukosten** (Studien bis 50 Prozent) vor. Die Höhe der tatsächlichen Förderung hängt vom Ergebnis des jeweiligen CEF-Aufrufs, von der Priorisierung im Verhältnis zu konkurrierenden Projekten und von der Antragstellung durch das jeweilige Mitgliedsland ab. Eine **Förderung in der Größenordnung von 30 Prozent der Baukosten ist für das Vorhaben NBS Hannover – Hamburg realistisch** und dem Bundesverkehrsministerium dringend anzuraten.

Rein illustrativ bedeutet ein 30-Prozent-Fördersatz bezogen auf eine Bau-Kostensumme von rund 8,8 Mrd. Euro eine mögliche Entlastung des Bundeshaushalts in Höhe von **bis zu 2,6 Mrd. Euro**. Ein Verzicht oder eine Verzögerung schafft diese Fördergelder nicht, sondern entzieht dem Bund das Finanzierungsfenster. Jede Verzögerung erhöht das Risiko, dass diese Mittel für andere Projekte im CEF-Aufruf gebunden werden.

6.3 Opportunitätskosten eines Nicht-Handelns

Wer die Neubaustrecke verzögert oder durch ein reines Alpha-E-Paket ersetzt, trägt – unabhängig von einer formalen Kosten-Nutzen-Rechnung – die folgenden volkswirtschaftlichen und verkehrlichen Opportunitätskosten:

- **Verlorene SPNV-Ausweitung:** Ohne NBS ist das Konzept 2030+/2040+ nicht umsetzbar; die prognostizierten Fahrgastzuwächse (Verdoppelung der SPNV-Fahrgäste in Niedersachsen auf rund 240 Millionen jährlich) bleiben aus.
- **Verlorene Verkehrsverlagerung:** Die ausgebliebene Kapazität im Schienengüterverkehr zwingt Hamburg Hafen, weiter auf den Lkw-Anteil zu setzen, mit entsprechenden CO₂-, Lärm- und Verkehrsfolgen.

Stellungnahme

- **Verlorene Wirtschaftsentwicklung:** Die Ansiedlungseffekte eines SPNV-Halts in Soltau (Merklingen-Effekt, Montabaur-Effekt) treten nicht ein; der Heidekreis bleibt strukturpolitisch zurück. Gleiches gilt für Bergen und seine Umgebung.
- **Verlorene EU-Förderung:** Die oben genannten CEF-Mittel stehen anderen Projekten im Korridor Skandinavien – Mittelmeer zur Verfügung und sind in der jetzigen Höhe voraussichtlich nicht mehr kurzfristig zurückzuholen.
- **Höhere Kosten durch Baukostensteigerung:** Jedes Verzögerungsjahr erhöht das Bauvolumen nach den Kostenkennwerten der letzten zehn Jahre nominal um rund fünf Prozent.

Die Kernaussage ist deshalb: **Nicht-Handeln ist nicht kostenlos.** Die häufig gehörte These, man könne "in Ruhe abwarten" oder "erst einmal Alpha-E bauen", ist ein finanzpolitisches Missverständnis.

6.4 Zeitplan: Die Vorzugsvariante ist realistisch die schnellere Lösung

Der in der öffentlichen Debatte wiederholt vorgetragene Einwand, die NBS komme "zu spät" und werde erst in den 2040er Jahren fertig, unterstellt, ein Alpha-E wäre vorher verfügbar. Diese Unterstellung ist nicht belegt. Bei einem realistisch geplanten Parallelbau der NBS und einer weiterhin parallel laufenden Bestandsstrecke ist die **Inbetriebnahme der NBS nach derzeitigem Planungsstand deutlich vor dem Abschluss eines vollständigen Alpha-E-Pakets möglich.** Voraussetzung ist ein zügiger Bestätigungsbeschluss des Bundestages, die unverzügliche Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und die politische Bereitschaft, das Projekt durch Bund, Länder und Region parallel zu unterstützen.

7. Kernforderungen des Fahrgastverbands PRO BAHN

Aus den vorstehenden Ausführungen ergeben sich die folgenden Forderungen an den Deutschen Bundestag und die Bundesregierung.

Forderung 1 – Zügige Bestätigung der Vorzugsvariante. Der Deutsche Bundestag möge die in der Drucksache 21/3150 beschriebene Vorzugsvariante der DB InfraGO AG bestätigen und das Vorhaben als Grundlage der weiteren Planung annehmen. Eine Rückverweisung oder erneute Variantenprüfung würde das Projekt um Jahre zurückwerfen, ohne dass mit einem verbesserten Ergebnis zu rechnen wäre.

Forderung 2 – Verbindliche Finanzierung der Regionalhalte Soltau und Bergen. Die in der Vorzugsvariante technisch berücksichtigten Haltepunkte Soltau und Bergen sollen in einer verbindlichen Mischfinanzierung zwischen Bund, Land (insbesondere aus GVFG- und Regionalisierungsmitteln) und Kommunen nach dem Vorbild des Bahnhofs Merklingen realisiert werden. Die von Land und Kommunen zu tragenden Mehrkosten machen angesichts der Gesamtinvestition von rund 8,8 Mrd. Euro nur einen Bruchteil der Gesamtkosten aus; die politische Signalwirkung und der regionale Nutzen einer solchen Mitfinanzierung sind hingegen erheblich.

Forderung 3 – Prüfung weiterer Regionalhalte an der Neubaustrecke. Über die Halte Soltau und Bergen hinaus sollen weitere mögliche Haltepunkte an der Neubaustrecke – insbesondere im Bereich Salzhausen-Garlstorf und Bispingen – im weiteren Planungsprozess systematisch geprüft werden. Wo ein zusätzlicher Halt **fahrplantechnisch, betrieblich und wirtschaftlich darstellbar** ist, soll er realisiert werden. Ziel ist eine flächenhafte Erschließung der Heide-Region durch den schnellen Regionalverkehr im Sinne des SPNV-Zielkonzepts 2030+/2040+, ohne dabei die Fernverkehrsfahrzeiten zu gefährden.

Stellungnahme

Forderung 4 – Trassenfreihaltung für Verbindungskurven und Verknüpfung in Soltau. Die Trassenplanung soll Verbindungskurven zwischen der Neubaustrecke und der Bestandsinfrastruktur bei Soltau sowohl aus Richtung Hannover als auch aus Richtung Hamburg zeichnerisch und rechtlich freihalten. Diese Kurven ermöglichen künftig sowohl die Anbindung des Regionalverkehrs an die Heidebahn und die Strecke Soltau – Lüneburg als auch durchgehend elektrifizierte Umleitungsstrecken für den Güterverkehr. Darüber hinaus soll die Möglichkeit eines Turmbahnhofs geprüft werden, an dem sich NBS und Heidebahn niveaufrei kreuzen und ein direkter Umstieg ermöglicht wird. Die Mehrkosten einer frühzeitigen Trassenfreihaltung sind marginal, die Kosten einer späteren Nachrüstung wären erheblich.

Forderung 5 – Alternative Trassenführung Bereich Bergen / Mahnmahl Rampe. Die im Bericht angedeutete alternative Trassenführung mit größerem Abstand zum Gedenkort "Rampe Bergen" soll in die weitere Planung übernommen werden.

Forderung 6 – Integration in das SPNV-Zielkonzept 2030+/2040+. Die Planung soll eng mit der LNVG und den beteiligten Landkreisen abgestimmt werden, um eine nahtlose Einbindung der Heidebahn (RB 38), der Strecke Lüneburg – Soltau sowie des Celler Knotens in das Taktsystem sicherzustellen. Die Reaktivierung Lüneburg – Soltau soll als flankierende Maßnahme parallel vorangetrieben werden.

Forderung 7 – Aktive Nutzung der EU-Förderinstrumente. Die Bundesregierung wird aufgefordert, für die NBS Hannover – Hamburg einen vollständigen Förderantrag im Rahmen der Connecting Europe Facility zu stellen und die Förderfähigkeit als Kernkorridor-Projekt Skandinavien – Mittelmeer auszuschöpfen. Eine Förderung von 30 Prozent der Baukosten ist grundsätzlich realistisch und sollte verfolgt werden.

Forderung 8 – Zweistufige Behandlung der Kernforderung 8 (Bestandsstrecke Lüneburg – Uelzen). Die Maßnahmen, die im aktuellen Plan der DB InfraGO AG zur Erhöhung der Schienenwegkapazität Stelle – Uelzen (PEK) bereits vorgesehen sind – insbesondere Ausbau des Bahnhofs Lüneburg Westseite und Blockverdichtungen – sollen regulär umgesetzt werden. Die darüber hinausgehenden Ausbauwünsche, insbesondere ein durchgehendes drittes Gleis Lüneburg – Uelzen gemäß ursprünglichem Alpha-E, werden zurückgestellt und auf Basis der Betriebsdaten nach Inbetriebnahme der NBS separat geprüft. Eine präventive Umsetzung zu Kosten von 2,57 Mrd. Euro ist bei rechtzeitiger Fertigstellung der NBS verkehrlich nicht zwingend und ökologisch nicht verhältnismäßig.

Forderung 9 – Lärm- und Erschütterungsschutz auf dem gesetzlichen Niveau belassen. Die Ausführung des Lärm- und Erschütterungsschutzes soll dem geltenden Recht (Eisenbahnbau-Lärmschutzverordnung, 16. BImSchV) entsprechen. Übergesetzliche Anforderungen werden nicht unterstützt: Sie würden – bei gebotener Gleichbehandlung mit anderen Vorhaben – das Gesamtbudget des Bedarfsplans Schiene überstrapazieren und damit zwangsläufig andere für den Deutschlandtakt notwendige Projekte verzögern oder verhindern. Die Projektfinanzierung muss im Rahmen des gesamthaften Verkehrswegebudgets bestehen können.

Forderung 10 – Transparente Kommunikation über Zeitplan und Bauphasen. Die Bundesregierung wird gebeten, in regelmäßigen Abständen über den Planungs- und Bauzeitplan zu berichten und insbesondere die Bauphasen der Bestandsstrecke im Zuge der Generalsanierung mit dem Planungsfortschritt der NBS zu synchronisieren.

Stellungnahme

8. Fazit

Der Bericht der Bundesregierung beschreibt ein Vorhaben, das die verkehrlichen, rechtlichen und wirtschaftlichen Anforderungen erfüllt und dessen Umsetzung seit über einem Jahrzehnt überfällig ist. Die Vorzugsvariante löst den offiziell seit 2012 dokumentierten Engpass auf einer der wichtigsten Bahnachsen Deutschlands. Sie eröffnet Niedersachsen und Hamburg die Kapazität, die für ihre eigenen verkehrspolitischen Ziele unerlässlich ist, und sie schließt eine der letzten großen Lücken im transeuropäischen Kernnetz.

Die häufig vorgetragene Alternative eines alleinigen Bestandsausbaus (Alpha-E) erfüllt weder die Deutschlandtakt-Reisezeit noch die Kapazitätsziele des LNVG-Konzepts 2030+/2040+. Sie erzwingt im Gegenzug **mehr als ein Jahrzehnt Großbaustellen in bewohnten Ortskernen**, auf dem Bahndamm mitten in Bad Bevensen, Deutsch Evern, Medingen und Bienenbüttel, sowie in Natura-2000-Gebieten wie der Ilmenauniederung. Hinzu kommt, dass auch die Bahnhöfe Lüneburg und Uelzen für die bei Alpha-E vorgesehenen höheren Geschwindigkeiten aufwendig umgebaut werden müssten. Das brächte jahrelanges Verkehrschaos mit sich, in dem ein Teil der Züge ausfallen müsste. Während des Bauzustands fiel das Angebot damit über Jahre sogar hinter den heutigen Status quo zurück. Die Vorzugsvariante verläuft demgegenüber überwiegend fern der Siedlungen in Orientierung an A 7 und B 3. Sie ist eingriffärmer, schneller realisierbar und wirtschaftlicher.

Der in der Drucksache ausgewiesene Nutzen-Kosten-Quotient von 1,5 ist aus Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN als **konservativer Wert** zu verstehen. Die realen Nutzen des Vorhabens – zusätzliche SPNV-Kapazität, Ansiedlungseffekte in Soltau und Bergen (Merklingen- und Montabaur-Wirkung), Freiwerden der Bestandsstrecke, Anschluss an den Deutschlandtakt, Wahrung des Kernnetzkorridors – liegen in der Gesamtbetrachtung deutlich höher.

Der Fahrgastverband PRO BAHN e. V. empfiehlt dem Deutschen Bundestag mit Nachdruck, die Vorzugsvariante zu bestätigen, die Regionalhalte Soltau und Bergen verbindlich mitzufinanzieren, die Trassenfreihaltung für die Verbindungskurven in Soltau aufzunehmen und alle verfügbaren europäischen Förderinstrumente auszuschöpfen. Weitere Verzögerungen wären verkehrspolitisch, finanzpolitisch und europapolitisch nicht zu rechtfertigen.

Quellen und Verweise

Unterlagen des Deutschen Bundestages und der Bundesregierung

- BT-Drucksache 21/3150 vom 04.12.2025: "Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg"
- Eisenbahn-Bundesamt: Prüfbericht zur parlamentarischen Befassung vom 18.11.2025
- DB InfraGO AG: Einzelvorstellung Projektbündel 2 ABS/NBS Hannover – Hamburg vom 23.07.2025, zuletzt ergänzt am 10.11.2025

Konzepte und Plandokumente

- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG): SPNV-Konzept 2030+ und 2040+, Fassung vom 11.03.2024; Liniensteckbriefe RE 3, RE 2, RB 31, RB 38 (abrufbar unter <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040>)

Stellungnahme

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bundesverkehrswegeplan 2030, Bedarfsplan Schiene, Zielfahrplan Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf)
- Dialogforum Schiene Nord 2015, Abschlussbericht

EU-Förderinstrumente

- Verordnung (EU) 2021/1153 ("Connecting Europe Facility II")
- Europäische Kommission / CINEA: Kernnetzkorridor Skandinavien – Mittelmeer (abrufbar unter <https://cinea.ec.europa.eu>)

Fachliche Vergleichsfälle

- Bahnhof Merklingen – Schwäbische Alb (Inbetriebnahme 11.12.2022); Zahlen zu Fahrgastaufkommen, NKV-Entwicklung, Finanzierung
- Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt – München, München-Nürnberg-Express (RE 1) seit Dezember 2006; Regionalhalte Allersberg (Rothsee) und Kinding (Altmühltal)
- Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main, Fernbahnhöfe Montabaur und Limburg Süd seit 01.08.2002

Kommunale und regionalwirtschaftliche Daten

- Statistisches Bundesamt, Regionaldatenbank; Haushaltspläne der Städte Montabaur und Soltau (Stand Haushaltsjahre 2023/2024); Einwohner- und Steuerdaten Westerwaldkreis und Heidekreis

Positionen und Beschlüsse des Fahrgastverbands PRO BAHN

- Resolution des Bundesverbandstages PRO BAHN vom 26.03.2023 zur Schieneninfrastruktur Niedersachsens
- Beschluss der Landesversammlung PRO BAHN Niedersachsen/Bremen vom 24.06.2023 ("Heidestern")
- Presseerklärungen des Fahrgastverbands PRO BAHN (Bundesebene sowie Landesverbände Niedersachsen/Bremen und Schleswig-Holstein/Hamburg), 2023 bis 2025 (abrufbar unter <https://www.pro-bahn.de>, <https://www.pro-bahn-niedersachsen.de> und <https://pro-bahn-sh.de>)