

**Deutscher Bundestag**

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)68-C

vom 16.04.2026

öff. Anhörung 20.04.2026

## **Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 20.April 2026 zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg**

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer war bis 2023 Leiter des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb an der Technischen Universität Braunschweig. Er war im Auftrag des BMV 2013/2014 einer der Bearbeiter der Machbarkeitsstudie zum Deutschlandtakt, die sich vorwiegend an der Bestandsinfrastruktur orientierte und nur begrenzt Aus- und Neubauten vorsah.

Prof. Dr.-Ing. Siefer bedankt sich für die Möglichkeit, zum aktuellen Planungsstand der Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg Stellung zu nehmen:

### **1. Vorbemerkungen**

Seit den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts ist offensichtlich, dass die Verbindung Hamburg – Hannover überlastet ist. Insbesondere Forderungen der verladenen Wirtschaft machen immer wieder auf ungenügende Kapazitäten des Bahnnetzes für die Zu- und Abfuhr des Hamburger Hafens aufmerksam. Es kann festgestellt werden, dass ein Verkehrsbedarf gegeben und der Ausbau erforderlich ist. Obwohl diese Erkenntnis vorliegen, kamen die Planungen für einen Ausbau bei positiver Begleitung durch Bürgerbeteiligungen nicht voran.

Neuen Auftrieb bekam die Diskussion erst durch Überlegungen zu einem Deutschlandtakt. Die Planungen zum Deutschlandtakt hatten nicht nur passgenaue Anschlüsse als Ziel, sondern seit 2018 auch eine Beschleunigung der Bahnverkehre auf ausgewählten Korridoren. Die Leistungsfähigkeit der Strecken sinkt bei zunehmenden Geschwindigkeitsunterschieden zwischen langsamen und schnellen Zügen. Die höchste Leistungsfähigkeit ergibt sich bei ähnlichen Geschwindigkeiten aller Züge auf einer Strecke. Bei einer Beschleunigung der Züge des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) auf Geschwindigkeiten über 200 km/h ergibt sich ein Neubaubedarf, da die vorhandenen Strecken eine solche Geschwindigkeit in der Regel nicht zulassen. Neben einem Streckenausbau ist aber auch ein Ausbau der Knoten wichtig. Wenn zusätzliche Strecken gebaut werden, die einen Mehrverkehr ermöglichen, müssen gleichzeitig die Knoten ausgebaut werden, um diese Verkehre aufzunehmen.

Für die Relation Hamburg – Hannover wurden Planungen vorangetrieben, die vorrangig durch eine höhere Geschwindigkeit eine kürzere Fahrzeit zum Ziel haben.

### **2. Überlegungen zur aktuell diskutierten Trasse**

Obwohl der Mehrbedarf für zusätzliche Züge im Abschnitt zwischen Hamburg und Uelzen/Celle besonders für den Güterverkehr besteht, hat die nun geplante Neubaustrecke aber Personenverkehr im Focus. Insbesondere eine Fahrzeit von 60 min aus dem aktuellen Deutschlandtakt war maßgebend für die Planungen.

Für diese Planung ist zu hinterfragen, ob die 15 min Fahrzeitgewinn gegenüber einer mögli-

chen Fahrzeit von 75 min (früher schon erreicht) auf der Bestandsstrecke unter den heutigen Randbedingungen noch den unterstellten Mehrverkehr generieren kann. Dienstreisen sind seit Corona rückläufig, Online-Meetings ersetzen Präsenztermine. Das Reisendenaufkommen im Fernverkehr stagniert oder ist sogar rückläufig. Auch auf dieser Strecke hat das D-Ticket trotz deutlich längerer Reisezeit zu Verschiebungen im Fahrgastaufkommen geführt.

Die aktuellen Planungen bedeuten für Lüneburg, Uelzen und Celle eine Verringerung des Angebotes. Reisende aus diesen Städten müssen den Nahverkehr nutzen, um in Hamburg oder Hannover den Fernverkehr zu erreichen. Jeder erzwungene Umstieg reduziert die Attraktivität einer Verbindung.

Die aktuelle Planung sieht keinen Ausbau der Knoten Hamburg und Hannover vor, in der Eisenbahnbetriebswissenschaft ist es aber eine eindeutige Erkenntnis, dass Verspätungen besonders in den Knoten entstehen. Die Strecke wird damit keinen Beitrag zur Steigerung der Pünktlichkeit liefern.

Die Strecke ist nicht vernetzt, sie kann keine zusätzlichen Verkehre aus dem Fehmarnbelt via Lübeck – Büchen -Lüneburg aufnehmen. Auch für die zukünftigen starken Verkehre über den Ostkorridor ab Uelzen über Stendal in Richtung Magdeburg ist die Strecke nicht geeignet.

Bei den unterstellten Zugzahlen im SPFV können Güterzüge die Strecke nicht ohne Überholungshalt befahren, entsprechende Überholungsbahnhöfe sind eingeplant. Allerdings werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des Güterverkehrs die Strecke meiden, da die Trassenpreise deutlich höher als auf der Bestandsstrecke sein werden und sich durch die Überholung kein Fahrzeitgewinn gegenüber der Konstantfahrt auf der Bestandsstrecke ergeben wird. Außerdem erhöhen sich die Energiekosten durch das zusätzliche Halten/Anfahren. Zum Vergleich: Auf der Neubaustrecke Berlin – München wurden mehr als 150 Güterzüge pro Tag in den Prognosen unterstellt, tatsächlich ist bisher erst ein Zug in mehreren Jahren gefahren.

Ein weiteres Problem ist die prognostizierte Fertigstellung, die für die Jahre 2050 bis 2063 erwartet wird. Die Strecke wird wegen fehlender Verbindungen zu anderen Strecken ihre Wirkung erst nach vollständiger Fertigstellung erreichen, das ist aber viel zu spät.

### **3. Denkbare Alternativen**

Die vorhandene Strecke Hamburg – Hannover ist bis auf die Bahnhofsdurchfahrten in Lüneburg, Uelzen und Celle fast durchgängig für 200km/h trassiert und damit fernverkehrstauglich.

Unter der Annahme, dass zwei zweigleisige Strecken für eine durchgängige Leistungsfähigkeit anzustreben sind, müsste als erstes untersucht werden, ob der vorhandene Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg, der abschnittsweise aus einer eingleisigen und einer zweigleisigen Strecke besteht, nicht durchgängig aus zwei zweigleisigen Strecken bestehen könnte.

Für den Abschnitt von nördlich Lüneburg bis Uelzen wäre dann eine Neubaustrecke für den Güterverkehr zu planen, der sich deutlich leichter als die aktuell geplante neubaustrecke trassieren lässt, da die Strecke nur für eine geringere Geschwindigkeit geplant werden muss. Deshalb sind kleine Radien möglich, mit denen sich leichter kritische Bereiche umfahren lassen, auch wenn für Güterzugstrecken eine möglichst gradlinige Trassierung anzustreben ist.

Wenn eine deutliche Zunahme/Verlagerung der Zugzahlen ab Uelzen in Richtung Stendal stattfindet, ist zu prüfen, ob überhaupt für den Abschnitt Uelzen – Celle ein oder zwei weitere Gleise erforderlich sind.

In Celle muss in jedem Fall eine sogenannte höhenfreie Verbindung aus Richtung Norden in Richtung Lehrte erstellt werden, damit die aktuelle Kreuzung der Züge aus Richtung Hannover mit den Zügen Richtung Lehrte, die sich stark leistungsmindernd auswirkt, beseitigt wird. Im weiteren Verlauf kann der Abschnitt Celle – Hannover vom Grund her so bleiben, die Haltepunkte Isernhagen und Großburgwedel sollten mit Überholungsgleisen ausgerüstet werden, an denen dann die Bahnsteigkanten für den Nahverkehr zu installieren wären.

Diese einzelnen Maßnahmen lassen sich schrittweise umsetzen und entwickeln sofort eine Steigerung der Leistungsfähigkeit. Trotz erforderlicher neuer Planungen könnten erste Abschnitte vor 2050 in Betrieb gehen.

Braunschweig, 16.04.2026