

Stellungnahme von Omid Najafi, MdL

Mitglied des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

des Niedersächsischen Landtags

29. Sitzung des Verkehrsausschuss des deutschen Bundestags

Öffentliche Anhörung zu

Unterrichtung durch die Bundesregierung

**Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg**

BT-Drucksache 21/3150

Allgemeines:

1. Der leistungsgerechte Ausbau der Verkehrswege ist eine Voraussetzung für den Erhalt unseres industriellen Rückgrats, unseres Lebensstandards und unserer Sozialsysteme. Dabei bleibt die Straße der wichtigste Hauptverkehrsträger. Bundestag und Bundesrat müssen aber angesichts knapper Haushaltsmittel eine Priorisierung von Verkehrsträgern und Projekten vornehmen.
2. Der Ausgang des am 12. Oktober 2025 in der Freien und Hansestadt Hamburg durchgeführten Volksentscheids, bei dem auf Grundlage eines fragwürdigen Landesgesetzes es möglich wurde, dass durch nur rd. 23% der stimmberechtigten Hamburger – also nicht einmal ein Viertel aller Stimmberechtigten - ein sogenanntes ‚Klimaschutzverbesserungsgesetz‘ in Kraft gesetzt werden konnte, hat gravierende Auswirkungen nicht nur auf Hamburg selbst, sondern auf den norddeutschen Verkehrsknoten und die Zukunft des Hamburger Hafens.
3. Die für Hamburg angestrebte „Klimaneutralität“ bereits zum Jahr 2040 erfordert eine leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit Hamburgs durch einen geschlossenen Autobahnring außerhalb der Stadtgrenzen, dieser ist wichtiger als eine Schienen-Neubaustrecke. Alle finanziellen Anstrengungen müssen unternommen werden, um bis zum Jahr 2040 die Autobahn A 20 samt einer westlich der Stadt Hamburg zu realisierenden neuen Elbquerung zwischen A 21 und A 27 fertigzustellen.
4. Durch den Ausgang des Klimaentscheids vom 12. Oktober 2025 ist die Zukunft des Hamburger Hafens offen, dieses lässt negative Auswirkungen auf die

Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs erwarten. Ein möglicher Einbruch der Trassennachfrage für Schienengüterverkehre in Folge eines Rückgangs des Gütereinzelwagenverkehrs, der politisch erzeugten Deindustrialisierung und Schrumpfung der Wirtschaft („Degrowth“, EnEFG §4) erfordert die kritische Überprüfung der zugrunde gelegten Prognosen für den Schienenverkehr.

5. Die Realisierung einer Neubaustrecke (NBS) zwischen Hannover und Hamburg über Celle, vorgesehen ist ein zweigleisiger Neubau zwischen Hannover-Vinnhorst und Hamburg-Meckelfeld mit einer Streckenlänge von 109 km, würde eine zusätzliche Kapazitätssteigerung des Hamburger Hauptbahnhofs durch den projektierten Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET) unter der Hamburger Innenstadt oder einen kompletten Bahnhofs-Neubau am Berliner Tor erforderlich machen. Hier wird mit zusätzlichen Erstellungskosten von mindestens 3 Milliarden Euro gerechnet, nach den Stuttgart-21-Erfahrungen eher 10 Milliarden Euro. Eine Entscheidung für eine NBS kann deshalb nur in einem Zusammenhang mit dem VET und einem Umbau oder Neubau des Hamburger Hauptbahnhofs getroffen werden. Sowohl das Projekt eines Verbindungsbahn-Entlastungstunnel als auch der Bau eines komplett neuen Hauptbahnhofs ist bei der Haushaltslage derzeit nicht finanzierbar. Wer diesen Zusammenhang nicht erkennen will, handelt nicht seriös.
6. Eine Entwurfsgeschwindigkeit für die NBS von lediglich $V_{max} = 250$ km/h schöpft die Möglichkeiten des Schienenhochgeschwindigkeitsverkehrs nicht aus, ein Fahrzeitgewinn von lediglich 18 Minuten gegenüber der Bestandsstrecke steht in keinem Verhältnis zum finanziellen Aufwand für die NBS von mindestens 8 Milliarden Euro – eher mehr. Der Nutzen-Kosten-Faktor wird nach unserer Analyse nur durch einen Mischverkehr erreicht, also die Verlagerung des Schienengüterverkehrs auf die Neubaustrecke. Gerade die geplante Verlagerung des Schienengüterverkehrs auf die NBS – insbesondere nachts – hat die Akzeptanz für das Projekt in der Region unterminiert.
7. Durch die Einfädelung der geplanten NBS auf die Bestandsstrecke zwischen Celle und Burgwedel droht die Gefahr, dass statt des bisherigen überlasteten Fahrwegs Uelzen-Stelle der Fahrweg Hannover-Celle überlastet wird, und somit das Problem nur regional verschoben wird, von der Region Hamburg-Lüneburg in die Region Hannover-Celle.
8. Dem Referat Verkehr des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums zufolge basieren die vermeintlich zu erwartenden Fahrgastaufkommen auf Modellierungen, welche einer nachhaltigen Begründung schuldig bleiben. Andere Modellierungen würden wiederum andere Ergebnisse hervorbringen. Die Frage des künftigen Bedarfs sei folglich aus heutiger Sicht nicht ausreichend beantwortet.

Fazit:

Ich empfehle,

1. die Schienenneubaustrecke wie im „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover - Hamburg“ dargelegt, der als Unterrichtung im Bundestag (21/3150) vorliegt, nicht weiterzuverfolgen.
2. einer beschleunigten Fertigstellung der Autobahn A 20 samt einer weiteren Elbquerung westlich von Hamburg höchste Priorität einzuräumen und deren Finanzierung zu sichern.
3. im Zuge der Generalsanierung die 3-gleisige Ertüchtigung der Strecke Uelzen-Lüneburg zu prüfen und nach Möglichkeit zu realisieren, um aus reinen Modellierungen ein tatsächlich messbares Faktum zu schaffen, aus dem sich weitere Bedarfsberechnungen ableiten lassen können.