

Landkreis Heidekreis, Postfach 1263, 29676 Bad Fallingbommel

Herrn Vorsitzenden des Verkehrsausschusses  
Tarek Al-Wazir, MdB  
Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss

**Deutscher Bundestag**

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)68-E

vom 17.04.2026

öff. Anhörung 20.04.2026

Hannover, den 17.04.2026

### **Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 20.04.2026**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

mit Schreiben vom 02.03.2026 hatten sich meine Landratskollegen Axel Flader aus dem Landkreis Celle, Rainer Rempe aus dem Landkreis Harburg, Dr. Heiko Blume aus dem Landkreis Uelzen und ich für den Landkreis Heidekreis mit der Bitte an Sie gewandt, uns Gelegenheit zur Anhörung und Stellungnahme im Rahmen des Verfahrens zu geben. Ich danke für die Einräumung dieser Gelegenheit und habe im Rahmen meiner Stellungnahme auch Hinweise aus den Landkreisen Celle, Harburg und Uelzen berücksichtigt, die mir von dort zur Verfügung gestellt wurden. Für Fragen zu diesen Hinweisen stünden meine Kollegen jederzeit gerne auch persönlich zur Verfügung.

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

**Vorwort**

Die nach erfolgter Vorplanung der DB InfraGO AG und des Eisenbahn-Bundesamtes nunmehr von der Bundesregierung vorgeschlagenen Maßnahmen zur weiteren Planung einer Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover greifen tief in die Lebensrealität unserer Bürgerinnen und Bürger ein. Sie betreffen Siedlungsstrukturen, landwirtschaftliche Flächen, Natur- und Erholungsräume sowie die wirtschaftliche Entwicklung. Mit der anstehenden Entscheidung werden die Weichen für die Zukunft einer ganzen Region gestellt – mit erheblichen Auswirkungen auf unsere Landkreise.

**1. Ausgangslage**

Die in unseren Landkreisen lebenden Menschen und auch wir Landräte als deren Repräsentanten sind davon überzeugt, dass es durchgreifender Verbesserungen bei der Infrastruktur und Technik der Bahn in unserer Region bedarf. Unsere Bürgerinnen und Bürger leiden unter teils fehlender und nicht mehr zeitgemäßer Infrastruktur und Technik, sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr.

Die Heidekreis ist Teil sowohl der Metropolregion Hamburg als auch der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen – Wolfsburg. Wir haben zudem Ein- und Auspendler in die eine und in die andere Richtung. Verlässlich funktionieren die bestehenden Verbindungen schon über Jahre nur unzureichend. Selbst die Schülerverkehre, die im Heidekreis zu großen Teilen auf der Schiene erfolgen, sind unzuverlässig und führen regelmäßig zu Verdruss und Beschwerden.

Der ländliche Raum muss unter dem Aspekt gleichwertiger Lebensverhältnisse verkehrstechnisch attraktiv angebunden sein, um Arbeitsplätze, den Wirtschaftsfaktor und die Wohnqualität zu erhalten.

Positive Entwicklungen wie die Einführung des Deutschlandtickets gehen aber leider bislang an der Lebenswirklichkeit vieler Menschen in unserer Region vorbei. Gleichwohl sind wir von der Richtigkeit der Verkehrswende überzeugt und wünschen uns möglichst zeitnahe Verbesserungen im Regional- und Fernverkehr, nicht zuletzt auch aus Gründen des Klimaschutzes.

## **2. Ablehnung der weiteren Planung und des Baus einer Neubautrasse**

Die Region, unsere vier Landkreise, stellt sich geschlossen gegen eine mögliche Neubautrasse und diesbezügliche weitere Planungen der Deutschen Bahn. In allen vier Landkreisen gibt es entsprechende Beschlussfassungen der Kreistage, die dem Bundesministerium für Verkehr vorliegen und bekannt sind.

Wie kann das vor der geschilderten Ausgangslage sein?

Diskussionen um eine mögliche Neubautrasse gibt es in der Region inzwischen seit mehr als 50 Jahren. Einigkeit darüber konnte lange Zeit nicht erzielt werden. Eine direkte Verbindung ohne Halt von Hamburg nach Hannover mit Blick aus dem Fenster auf unsere schöne Region mag zwar für andere attraktiv und erstrebenswert wirken, würde die Region aber noch weiter vom Fernverkehr abschneiden und die regionale Anbindung an die Metropolen im Zweifel verschlechtern, Tourismus und Wirtschaft erschweren und damit die finanziellen Lebensgrundlagen der Kommunen angreifen.

## **3. Das Machbare: Ausbau der Bestandsstrecken**

Der 2015 im Dialogforum Schiene Nord in einem beispielgebenden partizipativen Prozess erzielte Kompromiss zur Verbesserung der Situation im schienengebundenen öffentlichen Nah- und Fernverkehr ist etwas Besonderes:

Das Machbare, das, was tatsächlich und im Vergleich zu Vorhaben wie die Planung und der Bau einer Neubautrasse relativ zeitnah umgesetzt werden könnte und gleichwohl positive Effekte hätte, deren Wirkungen evaluiert werden sollten, wurde gefunden und formuliert.

Als Landräte wissen wir aus unserem Alltagsgeschäft nur allzu gut, dass es neben Visionen zuvorderst darum geht, das Machbare zu definieren und zu finden, um das Leben für die Menschen vor Ort zeitnah zu verbessern. Und es ist in den letzten Jahren durch die „Krisen dieser Welt“ und die damit verbundenen finanziellen Herausforderungen noch schwer geworden, langfristige Projekte zu planen – sowohl in ihrer Relevanz als auch in ihrer Finanzierbarkeit. Die Vision einer Verbesserung, auch im schienengebundenen ÖPNV, ist richtig und wichtig, hilft aber nicht, wenn die aktuellen Bedingungen nicht akzeptabel sind.

Das lesenswerte 68-seitige Protokoll der abschließenden Sitzung des Dialogforums vermittelt eindrucksvoll nicht nur das damalige Verfahren und Miteinander, sondern auch die gemeinsame Überzeugung über das gefundene Ergebnis, die Aufbruchstimmung, Zuversicht und das gegenseitige Vertrauen.

Der gordische Knoten schien durchschlagen: Das Ergebnis: Keine Neubaustrecke, stattdessen der zielgerichtete Ausbau der Bestandsstrecken.

Die Region war mehrheitlich bereit, die damit einhergehenden, nicht unerheblichen Belastungen, im Heidekreis insbesondere durch den Ausbau der Amerikalinie für mehr Güterverkehre - auch mitten durch die Städte Soltau und Munster - zu tragen.

Das Abschlussdokument belegt das damalige Wollen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutschen Bahn, das gefundene Ergebnis umzusetzen.

Wurde es aber nicht.

Zwar wurde das optimierte Alpha-E in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, bei der Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetz wurden die bisherigen Projektbestandteile aber neuen Projektbündeln zugeordnet und schließlich hat die DB im Juni 2025 eine Neubaustrecke (NBS) als Vorzugsvariante vorgestellt, so dass der Landkreis nunmehr vom Ausbau der Amerikalinie wie auch von einer Neubaustrecke belastet wird.

Wann, bei wem und warum die Bruchstelle im Prozess entstanden ist, ist in der Region nicht bekannt.

Fest steht, dass die 1 zu 1 Umsetzung des Ergebnisses des Dialogforums bislang nicht angestrebt wird und die mit der Vorplanung befasste Fachabteilung der Deutschen Bahn AG im Rahmen ihrer Gespräche vor Ort in diesem Verfahren deshalb mit dem Unmut der Verantwortlichen und Bevölkerung konfrontiert war.

In einer Region, in der der Handschlag noch zählt, empfinden die Menschen das Vorgehen der Deutschen Bahn als Affront. Und auch insgesamt leidet das Vertrauen der Menschen in die Verlässlichkeit politischer Entscheidungen bei einem solchen Vorgehen.

#### **4. Die Beteiligung der Region**

Es ist dem Bundesministerium für Verkehr und der Deutschen Bahn nach meinem Eindruck bis heute nicht gelungen, den entstandenen Dissens zwischen den in 2015 erklärten Absichten und dem heutigen Vorgehen ausreichend zu erklären und aufzulösen.

Wenn die Bundesregierung in ihrer Vorlage auf Grundlage des Berichts der Deutschen Bahn davon spricht, dass sie die Region zu ihren Planungen beteiligt habe, kann ich das nur in Ansätzen bestätigen.

Große Teile der Region haben die angebotenen Beteiligungsformate aus der Enttäuschung über die Nichtumsetzung der Ergebnisse des Dialogforums und in der Erwartung, dass die Ergebnisse noch umgesetzt werden, boykottiert. Und auch der Dialog zwischen Bund und Land dürfte in dieser Sache vor selben Hintergrund erschwert gewesen sein. Eine ernsthafte und belastbare Abstimmung auch über mögliche Regionalbahnhöfe in den betroffenen Landkreisen hat deshalb nach hiesigem Eindruck nicht stattgefunden.

Die von der Deutschen Bahn im Rahmen der Vorplanung erstellten Animationen über mögliche Regionalbahnhöfe haben wohl nicht nur im Heidekreis bei Pendlerinnen und Pendlern, Touristen und anderen Personen große Hoffnungen geweckt, dass diese Überlegungen, die von der Deutschen Bahn auch auf ihre Nutzen-Kosten-Verhältnis näher betrachtet wurden, umgesetzt werden. Das Land Niedersachsen hat sich dazu öffentlich ablehnend geäußert.

Die fehlende Abstimmung, das wohl fehlende Vertrauen und auch die Finanzlage bei Bund und Land haben dazu geführt, dass die Stimmungslage im Heidekreis zum Thema Regionalbahnhöfe in diesem Zusammenhang von „Lockangebot“ bis „Gamechanger“ reicht.

#### **5. Ausblick und Fazit**

2050 bzw. 2063 wäre nach den bisherigen Planungen die Inbetriebnahme der Neubautrasse, sollte der Bundestag das Vorhaben nunmehr trotz der Bedenken der Region beschließen.

Neben der Herausforderung der Finanzierbarkeit der Maßnahme wären die Gewährleistung der zügigen Ein- und Ausfahrten in die Hauptbahnhöfe in Hamburg und Hannover sowie die Elbquerung Kernprobleme, die vorab gelöst werden müssten, wollte man den Erfolg der Maßnahme nicht gefährden.

Ich selbst wäre 2063 95 Jahre alt und würde die Inbetriebnahme wohl nicht mehr erleben.

Und in der Region besteht die sehr große Sorge, dass sich die gegenwärtig nicht akzeptable verkehrliche Situation in der Zeit bis dahin nicht im erforderlichen Maße verbessern wird.

Die anstehende Qualitätsoffensive und insbesondere die für 2029 geplante Generalsanierung geben Raum, unter enger Einbindung des Landes und der Region möglichst viele der Maßnahmen aus den Ergebnissen des Dialogforums Schiene Nord nunmehr umzusetzen. Und schon jetzt steht fest, dass Inhalte aus der Qualitätsoffensive 2026 in die Generalsanierung einfließen sollten, soweit sie wegen der Änderungen infolge der terminlichen Verschiebungen der Generalsanierung Hamburg – Berlin eingeschränkt werden müssen.

Aber insbesondere könnte der Prozess zur Generalsanierung genutzt werden, zueinander zu finden und verlorengegangenes Vertrauen zurückzugewinnen. Die Verständigung im Rahmen des Dialogforums hat eine Neubautrasse nicht ausgeschlossen, es bestand aber die Einigkeit, die Effekte der Umsetzung der damals geplanten Maßnahmen abzuwarten und zu evaluieren. So könnte und sollte nunmehr dringend mit der Generalsanierung verfahren werden.

Aus Sicht der Region fehlt es bis dahin für den Deutschen Bundestag an einer ausreichenden Grundlage für die Entscheidung zur Fortsetzung der Planungen für eine etwaige Neubautrasse zwischen Hamburg und Hannover.

## **6. Ergänzende Hinweise zur Betroffenheit der einzelnen Landkreise**

### **6.1. Hinweise des Landkreises Celle**

Der Landkreis Celle verweist zunächst auf seine Stellungnahme vom 16.10.2026 gegenüber der DB InfraGO AG, die Teil der Drucksache ist (vgl. S. 96-122).

Zusammenfassend hebt der Landkreis seine Hinweise wie folgt hervor:

An erster Stelle steht die besondere Betroffenheit der Gedenkstätte Bergen-Belsen einschließlich des Gedenkortes „Rampe Bergen“. Die derzeit favorisierte Trassenführung greift unmittelbar in diesen sensiblen Bereich ein und würde den historischen Zusammenhang, die Würde sowie die internationale Bedeutung des Ortes erheblich beeinträchtigen. Dies hat eine weit über die Region hinausgehende politische und gesellschaftliche Dimension.

Unmittelbar danach ist die fehlende Abstimmung mit der geplanten Ortsumgehung Bergen im Zuge der B 3 zu nennen. Diese ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten und raumordnerisch gesichert. Nach den vorliegenden Planungen soll die Neubaustrecke in diesem Bereich auf mindestens vier Gleise als Überholabschnitt erweitert werden.

Sollte zusätzlich ein Nahverkehrshalt realisiert werden, wäre sogar von bis zu sechs Gleisen auszugehen. Der ohnehin begrenzte Raum zwischen Bergen und Hasselhorst würde damit weitgehend in Anspruch genommen. Eine Realisierung der Ortsumgehung wäre faktisch kaum noch möglich. Hier stehen zwei öffentliche Infrastrukturprojekte in direkter Konkurrenz, ohne erkennbare Abstimmung.

Ein weiterer zentraler Punkt ist die Gefahr, dass die Stadt Celle als Oberzentrum langfristig vom Fernverkehr abgehängt wird. Während derzeit direkte IC- und ICE-Anbindungen bestehen, ist nicht nachvollziehbar dargelegt, wie diese künftig gesichert werden sollen.

Hinzu kommt die massive Zerschneidung des Raumes. Die Trasse folgt nicht dem Grundsatz der Bündelung vorhandener Infrastruktur, wie er auch in Raumverträglichkeitsstudien verankert ist. Statt entlang der bestehenden Verkehrsachse der B 3 zu verlaufen, entfernt sie sich über weite Strecken – teilweise bis zu zwei Kilometer – und führt durch bislang wenig zerschnittene, ruhige Landschaftsräume. Betroffen sind großflächig naturnahe Mischwälder, Biotopverbundsysteme sowie zahlreiche Schutzgebiete (FFH-, NSG- und LSG-Flächen). Es entstehen erhebliche Flächenverluste für die Landwirtschaft, auch durch notwendige Ausgleichsmaßnahmen, sowie Beeinträchtigungen für den Tourismus. De facto entsteht eine dauerhafte Schneise in der Landschaft.

## **6.2. Hinweise des Landkreises Harburg**

Der Landkreis Harburg in Niedersachsen grenzt südlich an Hamburg an und leidet vor allem unter einer unzureichenden Anbindung in erster Linie an die Freie und Hansestadt Hamburg im SPNV. Mit einer der höchsten Pendlerquoten in der Region gibt es nur eine S-Bahnstation und zahlreiche tägliche Zugausfälle im Regionalverkehr zwischen Bremen – Hamburg – Hannover. Von dem BVWP-Projekt Hamburg-Hannover ist der Landkreis Harburg bei jeder Variante betroffen, unabhängig davon, ob es sich um einen Ausbau oder einen Neubau handelt.

Hinter dem Kompromiss der Ergebnisse des Dialogforums „Schiene Nord“ (DSN) Ende 2015 konnten sich alle Städte und Gemeinden des Landkreises Harburg sowie die Bürgerinitiativen versammeln. Der Landkreis Harburg hält deshalb uneingeschränkt an den Ergebnissen des DSN fest und fordert die zeitnahe Umsetzung der dort erzielten Ergebnisse.

Den Bau einer Neubaustrecke Hamburg – Hannover lehnt der Landkreis Harburg entschieden ab und hält dem entgegen:

- Der Vorschlag für eine Vorzugstrasse der Neubaustrecke Hamburg-Hannover beruht auf Unterlagen, die nie Gegenstand eines förmlichen Beteiligungsverfahrens nach dem Raumordnungsgesetz (ROG) gewesen sind, obwohl sie maßgeblich in die Planungshoheit anderer Planungsträger und in Belange der betroffenen Bevölkerung eingreifen. Wir fordern vor einer Entscheidung des Deutschen Bundestages eine förmliche Raumverträglichkeitsprüfung unter Federführung des Landes Niedersachsen, um Transparenz herzustellen und die berechtigten Belange damit erstmals einer neutralen Abwägung zugänglich zu machen.
- Die vorgeschlagene Vorzugsvariante bündelt im Landkreis Harburg, entgegen der Darstellung der Befürworter der Neubaustrecke, in vielen Bereichen gerade nicht die Verkehre entlang der BAB 7, sondern würde beispielsweise die drei Orte Garlstorf, Lübberstedt und Evendorf zwischen Autobahn und zukünftiger Hochgeschwindigkeitstrasse einkesseln.
- Aufgrund der langen Planungs- und Realisierungszeiten wird sich bis voraussichtlich weit nach 2050 für die vielen tausend Pendlerinnen und Pendler keine Verbesserung einstellen.
- Im Bereich der Gemeinde Seevetal befindet sich sowohl eine hohe Dichte an Wohnbebauung wie auch eine bereits hohe Lärmbetroffenheit durch die drei Bundesautobahnen A1, A7, A39 und drei Haupteisenbahnstrecken. Bereits heute sind 75 % der Bevölkerung der Gemeinde Seevetal Pegeln von über 55 dB(A) LDEN ausgesetzt. Mehr als 12 % der Bevölkerung potenziell sogar gesundheitsgefährdenden Werten von über 65 dB(A)LDEN. 25 % der Bevölkerung sind nächtlichen Pegeln von über 55 dB(A) LNight ausgesetzt. Davon 20 % sogar von sehr hohen nächtlichen Belastungen über 60 dB(A) LNight betroffen. Eine zusätzliche Hochgeschwindigkeitstrasse, größtenteils mit einem Verlauf auf Stelzen oder Dämmen, mit erheblichem Zugaufkommen, würde die Belastungssituation kumulativ verschärfen. Eine weitere Verkehrsinfrastruktur dieser Dimension wäre rechtlich und tatsächlich nichtmehr vertretbar.
- Der Landkreis Harburg würde von einer Neubaustrasse nicht profitieren. Neue SPNV-Bahnhöfe oder gar Fernverkehrshalte sind nicht vorgesehen. Dagegen liegt das Reaktivierungsprojekt Buchholz – Jesteburg – Bf. Harburg für den Personenverkehr seit Jahren still, obwohl eine Umsetzung bis ursprünglich 2026 anvisiert war.

- Zahlreiche Freiraumflächen werden zusätzlich in Anspruch genommen, einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen oder entwertet. Die abwechslungsreiche Landschaft zwischen Gödenstorf und Lübberstedt ist als besonders wertvoll eingestuft und weist einen hohen Anteil an nach dem BNatSchG geschützten Lebensräumen auf. Alleine innerhalb der Samtgemeinde Salzhausen sind insgesamt 30 Schutzgebiete betroffen, die teilweise komplett zerstört würden.

### **6.3. Hinweise des Landkreises Uelzen**

Alpha-E sieht den Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover vor. Es ist das mit großer Mehrheit getragene Ergebnis des 2015 eigens hierfür geschaffenen Bürgerbeteiligungsprozesses „Dialogforum Schiene-Nord (DSN)“. DB, Bund und Land sagten seinerzeit zu, konsequent an der Umsetzung des Alpha-E zu arbeiten.

Der Kreistag des Landkreises Uelzen hat letztmalig am 20.12.2022 eine Resolution an den Deutschen Bundestag beschlossen. Kernpunkte, an denen sich bis heute nichts geändert hat, waren und sind:

- Forderung, bei den Ergebnissen des DSN zu bleiben, sprich keine NBS Hamburg–Hannover durch die Lüneburger Heide, sondern Umsetzung des Ausbaukonzepts Alpha-E.
- Forderung, die weiteren Ergebnisse des DSN im Abschlussdokument umzusetzen, insbesondere bestmöglicher, übergesetzlicher Lärmschutz.
- Alpha-E ist schneller umsetzbar bei deutlich geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft als eine NBS.
- Trotz der mit einem Ausbau (auch drittes Gleis Lüneburg – Uelzen) verbundenen Belastungen wird Alpha-E mitgetragen.
- Mit NBS prognostizierte Fahrzeitgewinne stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu den ökologischen und finanziellen Kosten sowie Belastungen für Anwohnende – und würden erst ab Mitte dieses Jahrhunderts eintreten – viel zu spät.
- Zwischenzeitlich angedachte NBS durch den Landkreis Uelzen würde mit aller Vehemenz massiv abgelehnt, da keinerlei (!) Vorteile, hingegen nur massive Nachteile wie neue Zerschneidung und neue Verlärmung.
- Zudem: Bei jeder NBS Hamburg-Hannover (auch an der A7) würde die Region mit ihren Bahnhöfen (wie Uelzen) vom Personenfernverkehr abgehängt.
- Prüfung einer NBS, wenn nach (!) Umsetzung (!) von Alpha-E im Echtbetrieb weitere Bedarfe festgestellt werden.

#### **6.4. Landkreis Heidekreis**

Für den Landkreis Heidekreis verweise ich auf meine Stellungnahme vom 25.09.2026 gegenüber der DB InfraGO AG, die Teil der Drucksache ist (vgl. S. 93 – 96).

  
gez. Landrat Jens Grote  
Landkreis Heidekreis