



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

Per E-Mail:
verkehrsausschuss@bundestag.de

Hansestadt Lüneburg
Die Oberbürgermeisterin

Am Ochsenmarkt 1
21335 Lüneburg
Telefon +49 4131 309 - 3111
Telefax +49 4131 309 - 3112
E-Mail stadt@stadt.lueneburg.de
www.hansestadtlueneburg.de

Lüneburg, den 16. April 2026

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

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

die Hansestadt Lüneburg begrüßt ausdrücklich den Vorschlag der Deutschen Bahn einer Neubautrasse zwischen Hamburg und Hannover. Im Rahmen der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 20. April 2026 nehmen wir dazu gerne Stellung.

1. Die Ausgangssituation

Seit mehr als 30 Jahren ist klar, dass die Bestandsstrecke zwischen Hamburg und Hannover mit dem Nah-, Fern- und Güterverkehr die Grenzen der Belastbarkeit überschreitet. Die bestehende Strecke ist mit einer Auslastung von rund 150 Prozent längst deutlich überbeansprucht. Dies führt zu eingeschränkten Kapazitäten vor allem im Regionalverkehr und gravierenden negativen Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit.

Für ein Oberzentrum wie Lüneburg als Wirtschaftsstandort, Universitätsstadt und attraktiver Wohnort ist diese Situation nicht akzeptabel. Die Mobilität der Bevölkerung ist schon heute massiv beeinträchtigt. Das betrifft tausende Menschen, die regelmäßig zwischen Hamburg, Lüneburg und Hannover pendeln, und es geht zulasten der Entwicklung in der Region Lüneburg.

2. Bedeutung der Neubautrasse für Lüneburg und die Metropolregion Hamburg

Die bestehende Trasse ist die einzige Möglichkeit, die südliche Metropolregion inklusive der Hansestadt Lüneburg über die Schiene an die Freie und Hansestadt Hamburg anzubinden. Um hier die dringend benötigten zusätzlichen Kapazitäten für den Regional- und Pendelverkehr zu schaffen und ein starkes Angebot machen zu können, braucht es eine Entlastung der Bestandsstrecke. Diese Entlastung wird nur mit einer Neubautrasse

zwischen Hamburg und Hannover erreicht, worüber Güterverkehr und Teile des Fernverkehrs fließen können, die derzeit die Bestandsstrecke nutzen.

Laut Verkehrsprognose 2030 sind im Abschnitt Lüneburg–Uelzen bis zu 385 Züge täglich zu erwarten – eine Zahl, die mit der heutigen Infrastruktur nicht abzuwickeln ist.

Der im Zielkonzept 2030+/2040+ der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH anvisierte Halbstundentakt im Regionalverkehr bzw. Viertelstundentakt zwischen Hamburg und Lüneburg ist mit dem Ausbau der Bestandsstrecke nicht zu schaffen und nur mit der Neubaustrecke umsetzbar.

Aus gutem Grund ist die Variante Alpha-E bereits aus dem Bedarfsplan Schiene gestrichen worden. Selbst die modifizierte Fassung dieser Variante bietet demnach keine ausreichenden Kapazitäten, um einen stabilen Nord-Süd-Verkehr sicherzustellen.

Der Verzicht auf massive Um- und Ausbauten im bewohnten Raum – etwa in der Metropolregion Hamburg oder entlang der Bestandsstrecken – verhindert erhebliche Eingriffe in gewachsene Städte und Gemeinden. Die Neubaustrecke berücksichtigt die Schutzgüter Natur, Landschaft und Mensch besser als die bisherigen Varianten, da weniger Menschen von Lärm und Erschütterungen betroffen wären.

Die Neubaustrecke stärkt den Hafenstandort Hamburg als wichtigstes Güterdrehkreuz Deutschlands, indem sie eine leistungsfähige Schienenanbindung für einen effizienten und klimafreundlichen Warentransport ins Hinterland bietet. Sie steigert so die Attraktivität der Metropolregion Hamburg als Arbeitsplatz- und Wirtschaftsstandort und entlastet das innerstädtische Schienennetz in Lüneburg durch die Bündelung von Hochgeschwindigkeits- und Fernverkehren, was einen direkten Gewinn für die mehr als 5 Millionen Menschen in der Metropolregion darstellt.

Deshalb setzen sich die Hansestadt Lüneburg, der Landkreis Lüneburg, die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die Landeshauptstadt Hannover in dieser Sache in Allianz für die Neubautrasse ein.

3. Bundesweite und internationale Bedeutung der Neubautrasse

Deutsche Bahn und Eisenbahn-Bundesamt sind gesetzlich verpflichtet, jene Variante zu planen, die gesamtgesellschaftlich sowie wirtschaftlich die beste Lösung darstellt und dabei in der Summe so belastungsarm wie möglich ist. Vor diesem Hintergrund spricht alles für die Realisierung einer Neubautrasse. Mit ihr erreicht man die Ziele einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur, die über Landesgrenzen hinaus wirkt.

Zudem hat eine leistungsstarke Nord-Süd-Verbindung zentrale Bedeutung für die deutsche Exportwirtschaft, damit sie im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig bleibt.

3.1 Umsetzung des Deutschlandtakts

Für die Hansestadt Lüneburg ist wesentlich, weiterhin an das Fernverkehrsnetz und damit an die großen Städte Deutschlands und Europas angebunden zu bleiben. Die Deutsche Bahn hat dies im Rahmen des Deutschlandtakts vorgesehen und zugesagt.

Eine Neubautrasse für den Fernverkehr zwischen Hamburg und Hannover ist die Voraussetzung, um die Ziele des Deutschlandtakts erreichen zu können. Ohne eine solche Maßnahme könnten die notwendigen strukturellen Verbesserungen im Schienenverkehr

nicht umgesetzt werden. Eine Neubaustrasse würde somit einen erheblichen Fortschritt für den Nah- und Fernverkehr nicht nur in Lüneburg, sondern in ganz Norddeutschland darstellen. Zudem ist der Deutschlandtakt wichtig für die Verkehrswende und den Klimaschutz.

3.2 Zeiteinsparung und Wettbewerbsfähigkeit

Eine schnellere Verbindung stärkt nicht nur die Attraktivität der Bahn im Vergleich zum Flug- und Straßenverkehr, sondern unterstützt aktiv die Verlagerung von Mobilität auf die Schiene – ein zentrales Ziel der deutschen Klimaschutzstrategie.

3.3 Wichtige Verbindung innerhalb Deutschlands

Nicht nur für die Verbindung zwischen Hamburg und Hannover ist die Neubaustrasse von großer Bedeutung. Auch Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern werden über diese Achse entscheidend an Metropolregionen und Ballungsräume etwa in Hessen oder Nordrhein-Westfalen angebunden. Die Bundesländer Hessen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern setzen sich deshalb im Schulterschluss mit den Freien und Hansestädten Bremen und Hamburg für die Neubaustrecke ein.

3.4 Zukunftsfähige Logistik, Wirtschaftsknotenpunkte und die europäische Anbindung

Die bevorstehende Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels (voraussichtlich 2029) und die damit verbundenen zusätzlichen Bahnverkehre im europäischen Kontext sind ein weiterer Aspekt, der für die Neubaustrecke spricht. Für die deutsche Exportwirtschaft ist eine zuverlässige und schnelle Schienenverbindung Richtung Süden unverzichtbar, um Deutschland im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig zu halten. Die Verbindung zwischen Hamburg, Lüneburg und Hannover gilt als zentraler Bestandteil des sogenannten Scan-Med-Korridors, der Eisenbahnverbindung von Skandinavien bis ans Mittelmeer.

4. Wirtschaftlichkeit und Planungssicherheit

Nach Auskunft der Deutschen Bahn ist ein Bau zusätzlicher Gleise entlang der Bestandsstrecke weder wirtschaftlich noch planerisch umsetzbar, mit einem Nettonutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von lediglich 0,28. Die Neubaustrecke hingegen erreicht ein NKV von über 1,0 und ist somit klar die wirtschaftlich tragfähigere Option. Ortsnahe Umfahrungen scheiden ebenfalls aus, da sie wirtschaftlich nicht tragfähig wären.

5. Grenzen alternativer Maßnahmen zur Neubaustrecke

Die immer wieder als Idee eingebrachten Ausbaumaßnahmen auf der Bestandsstrecke, die einer Planfeststellung bedürfen, werden realistisch betrachtet aus zeitlichen Gründen nicht im Rahmen der für 2029 geplanten Generalsanierung realisierbar sein und auch nicht die notwendige Entlastungswirkung mit sich bringen.

Ein reiner Ausbau der Bestandsstrecke „unter rollendem Rad“ würde vielmehr über Jahre hinweg mit erheblichen betrieblichen Einschränkungen einhergehen und damit ohnehin schon bestehende betriebliche Engpässe verschärfen, ohne dass eine nachhaltige Lösung damit erzielt wird.

Gleichwohl hat die Hansestadt Lüneburg in den vergangenen Jahren deutlich gemacht, dass sie kurzfristige Verbesserungen auf der Bestandsstrecke begrüßt. Dies können aber

nur zusätzliche Maßnahmen sein zu der verkehrlich notwendigen und sinnvollen Neubaustrecke sein.

Die geplante Generalsanierung im Jahr 2029 sowie die vorgesehene Qualitätsoffensive im Jahr 2026 sind wichtige Maßnahmen zur kurzfristigen Stabilisierung der Betriebsabläufe, reichen aber bei Weitem nicht aus, um die künftige Verkehrsbelastung zu bewältigen oder langfristig mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Ein verlässlicher Pendeltakt zwischen Hamburg und Lüneburg bleibt ohne zusätzliche Infrastruktur unrealistisch. Dieser ist für die Erfüllung unserer oberzentralen Funktion im Landkreis Lüneburg und in Nordost-niedersachsen aber zwingend notwendig.

6. Fazit

Wir sind überzeugt, dass die Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover der richtige, nachhaltige und wirtschaftlich gebotene Weg ist – für Lüneburg, für Hamburg, für Niedersachsen und für Deutschland insgesamt. Es ist zudem die einzige Lösung, die den Anforderungen entspricht, um die notwendigen Kapazitäten für den regionalen, deutschen und europäischen Schienenverkehr zu schaffen und damit einen zentralen Engpass zu beseitigen. Wer die Neubaustrecke ablehnt, lehnt gleichzeitig eine entscheidende Verbesserung im Schienenverkehr ab, die weit mehr als nur lokale Interessen betrifft.

Die Hansestadt Lüneburg hat diese Forderungen zuletzt immer wieder und auf allen Ebenen als Ziele platziert – gemeinsam mit dem Landkreis Lüneburg, der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Landeshauptstadt Hannover. Die Forderung des Rates der Hansestadt Lüneburg aus dem Jahr 2022 ist und bleibt unverändert: Es braucht eine faktenbasierte Befassung mit der Neubaustrecke sowie zügige Entscheidungen, um schnellstmöglich eine nachhaltige Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen umsetzen zu können.

Mit freundlichem Gruß

Claudia Kalisch
Oberbürgermeisterin