

Herrn Vorsitzenden des Verkehrsausschuss
Tarek Al-Wazir, MdB
Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss
Per E-Mail:
verkehrsausschuss@bundestag.de

Kay Rabe von Kühlewein
VCD Landesverband Niedersachsen
Hausmannstraße 9-10
30159 Hannover
E-Mail: nds@vcd.org

Deutscher Bundestag Verkehrsausschuss Ausschussdrucksache 21(15)68-A vom 14.04.2026 öff. Anhörung 20.04.2026

Hannover, den 14. April 2026

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 20. April 2026

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschuss,

gerne nehme ich im Rahmen der oben genannten öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages wie folgt schriftlich Stellung.

Stellungnahme

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

1 Warum es zwei zusätzliche Gleise zwischen Hamburg und Hannover braucht

1.1 Allgemeines

Die bestehende Strecke zwischen Hamburg und Hannover gilt mit 147 % Auslastung als überlastet und kann schon heute notwendige Mehrverkehre im Personen- und Güterverkehr nicht mehr aufnehmen. Schon kleinere Störungen an der Strecke führen aufgrund der Überlastung zu Verspätungen, die sich bis nach Süddeutschland auswirken können [21]. Auch und gerade im Regionalverkehr zählt die Strecke zu den unpünktlichsten in ganz Deutschland [11]. Pendler sowie die deutsche Wirtschaft belastet dies erheblich. Verkehrlich bedeutet diese Belastung schon heute, dass in der Fahrplanentwicklung dem Wunsch nach Mehrverkehren aufgrund von fehlenden Kapazitätsreserven nicht

entsprochen werden kann [14]¹, obwohl dies für eine klimapolitisch notwendige Verkehrsverlagerung auf die Schiene angesichts nicht sinkender Emissionen im Verkehrssektor geboten wäre [16].² Ein Neubau der Strecke löst diesen Konflikt durch Entmischung und Verlagerung der Verkehre auf. Nur so können langfristig Kapazitäten geschaffen werden, die für zusätzliche und pünktliche Züge benötigt werden [10, 21]. Das von einigen Akteuren unterstützte Konzept „Alpha-E“, welches u. a. den Ausbau der Bestandsstrecke auf drei Gleise zwischen Lüneburg und Uelzen vorsieht, ist dazu nicht geeignet. Dies zeigen bereits einfache eisenbahnbetriebswissenschaftliche Berechnungen. Mit Alpha-E wären jährlich unter Annahme ambitionierter Verlagerungsziele auf die Schiene, ca. 90 Güterzüge auf der Strecke nicht fahrbar [21]. Schon das beauftragte Gutachterbüro des Bundes wies während des Dialogforums Schiene Nord (DSN) nach, dass Alpha-E unzureichend zur Bewältigung der Nord-Süd-Verkehre sei [19]. Aus diesem Grund wurde das Alpha-E auch nie in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 in der im DSN verabschiedeten Form aufgenommen, sondern auch hier schon als viergleisige Variante in Bezug auf die Nord-Süd-Verkehre betrachtet.³ Seit 2023 hat Alpha-E als Projektbündel keine Gesetzeskraft mehr. Das Projekt wurde aufgegliedert in ein Maßnahmenbündel zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in Ost-West Richtung sowie einer ABS/NBS Hamburg–Hannover in Nord-Süd-Richtung [7]. Schließlich gibt auch der von der Bundesregierung unterstützte Deutschlandtakt sowie die Verkehrsprognose 2040 für den Abschnitt Hamburg–Hannover Zugzahlen im Personen- und Güterverkehr vor, welche nur mit einem viergleisigen Neubau umgesetzt werden können [10, 25]. Die dort festgelegten Zugzahlen sind aus der Eisenbahnverkehrsprognose des Bundes abgeleitet [5]. Aus dieser lässt sich nicht ablesen, dass der Verkehr auf der Schiene geringer wird. Im Gegenteil: Gerade im Güterverkehr wächst dieser bis 2040 kontinuierlich auf ca. 180 Mrd. tkm an. Nur weil einzelne Verkehrsarten wie z. B. Kohletransporte zurückgehen, bedeutet dies nicht eine Abschwächung der Verkehre. Das deckt sich mit Ergebnissen aus unabhängigen Studien [23]. Auf der Strecke Hamburg–Hannover selbst ist ab den 2030er Jahren insbesondere durch die Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels inkl. Zulaufstrecke mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Die Strecke Hamburg–Hannover ist zudem Bestandteil des europäischen Verkehrskorridors „Skandinavien/Mittelmeer“ und damit entscheidend für die Abwicklung transeuropäischer Personen- und Warenverkehre,

¹vgl. dort Folie 26.

²vgl. dort Rn. 71 ff.

³<https://bvwp-projekte.de/schiene/2-003-V03/2-003-V03.html>

was der Planrechtfertigung für die Neubaustrecke besonderes Gewicht verleiht [15].⁴ Auch im Personenverkehr zeigen die Zahlen aus der Verkehrsprognose einen klaren Aufwärtstrend [5]. Da sich aufgrund der dargestellten Zahlen aus der Verkehrsprognose die Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers nicht gewandelt hat, ist die Planung einer zweigleisigen Neubaustrecke, wie im Projektbündel 2 des BSWAG [7] vorgesehen, auch gerechtfertigt. Vorgebrachte Zweifel [10]⁵ wären nur dann begründet, wenn der zugrunde liegende verkehrliche Bedarf evident unsachlich wäre.⁶ Dies ist aus oben genannten Gründen zu verneinen, insbesondere da der Gesamtverkehr wächst, weswegen letztendlich nur für zwei weitere Gleise im Korridor Hamburg–Hannover ein gesetzlicher Planungsauftrag des Bundes besteht.

1.2 Nahverkehrsangebot

Nur mit zwei zusätzlichen Gleisen lässt sich das vom Land Niedersachsen verfolgte Zielkonzept 2030/2040+ mit Angebotsausweitungen im Nahverkehr umsetzen. Es sieht bspw. Halbstundentakte zwischen Hamburg und Hannover im Regionalverkehr vor bzw. sogar einen Viertelstundentakt zwischen Hamburg und Lüneburg. Auch andere Nahverkehrsstrecken profitieren. Mit einem reinen dreigleisigen Bestandsstreckenausbau ist dieses Konzept nicht fahrbar, was eine Schwächung für Fahrgäste und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bedeuten würde [21].

1.3 Generalsanierung ersetzt keinen Neubau

Auch eine kommende Generalsanierung 2029 löst das Kapazitätsproblem der Strecke nicht. In diesem Rahmen kann kein drittes oder viertes Gleis verbaut werden [8]. Es sind nur der Einbau von neuen Weichen, Bahnsteigen und die Verkürzung von Signalabständen möglich [13].⁷ Dies bringt lediglich ca. 9 % Kapazitätsgewinn, notwendig wären über 90 % [21]. Gleiches gilt beim Thema Digitalisierung mittels ETCS auf der Bestandsstrecke. Auch hier werden nur maximal 15 % Mehrkapazitäten erreicht [2]. Diese Argumente sollen der dringend notwendigen Ertüchtigung der Bestandsstrecke nicht entgegenstehen, verdeutlichen aber, dass an einem zweigleisigen Neubau kein Weg vorbei führt.

⁴vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 22.05.2025 – 7 A 6.24, Rn. 13.

⁵vgl. dort z.B. S. 100 f.

⁶stRspr, vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 17; und zu den Anforderungen an die Verkehrsprognose: BVerwG, Urt. v. 03.11.2020 – 9 A 9.19, Rn. 118.

⁷vgl. dort Folie 14 ff.

2 Vorteile und Verlauf der Vorzugsvariante

2.1 Rollout des Deutschlandtakt

Nur mit der gewählten Vorzugsvariante entlang von A 7 und B 3 lässt sich der vom Bund geplante und seit Jahren geforderte Deutschlandtakt umsetzen. Dieser ist das zentrale Planungsinstrument, um in ganz Deutschland einen zukunftssträchtigen Schienenverkehr mit optimalen Anschlüssen und Verbindungen zwischen den Metropolen sowie auch für die ländlichen Räume sicherzustellen. Zur Umsetzung des Deutschlandtakts müssen sowohl Niedersachsen als auch Hamburg Kapazitäts- und Fahrzeitengpässe auf wichtigen Strecken und in Knoten abbauen. Dazu zählt auch- und insbesondere die Strecke zwischen Hamburg und Hannover. Hierfür muss die Fahrzeit auf der Strecke von heute 78 Minuten auf 63 Minuten (mit Halt in Hamburg-Harburg) im Fernverkehr reduziert werden [10, 25]. Aus dem in § 1 Abs. 3 Satz 1 BSWAG [7] verankertem übertragenden öffentlichen Interesse⁸ für den Deutschlandtakt ergibt sich, dass die DB als Vorhabenträgerin solche Trassenalternativen, wie den Bestandsstreckenausbau, aus der weiteren Betrachtung ausschließen kann, die nicht dem Planungsziel der Umsetzung des Deutschlandtakts mit seinen Kantenfahrtzeiten entsprechen [22].⁹ Auch hier ist aus den Unterlagen, insbesondere aufgrund der zum Bestand kürzeren Streckenlänge von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt worden, dass nur die Variante A 7/B 3 das gesetzliche Planungsziel von 63 Minuten Fahrtzeit erfüllen kann [10, 21]. Zudem ist mittlerweile belegt, dass die damit verbundenen Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr erheblich zur Verkehrsverlagerung beitragen können [26, 27]. Allein die 15 Minuten Fahrzeiterparnis zwischen Hamburg und Hannover würden nach einer konservativen Abschätzung bereits mehr als eine halbe Million Fahrgäste vom Individualverkehr auf die Schiene verlagern [21]. Anzumerken ist ebenfalls, dass die Fahrtzeitverkürzung zwischen Hamburg und Hannover auch nicht allein steht. In Verbindungen mit weiteren Maßnahmen auf den Nord-Süd-Korridoren können von Hamburg z. B. in Richtung München, Stuttgart und Frankfurt Reisezeiterparnisse von bis zu 20 % erreicht werden [4]. Auf längeren Strecken kann dies dann auch zu einer erheblichen Reduktion des innerdeutschen Flugverkehrs führen. Aus Studien lässt sich für die Relation Hamburg–München durch die Umsetzung des Deutschlandtakts und einer Fahrzeiterparnis von 55 Minuten, eine

⁸aner kennend z.B. BVerwG, Urt. v. 22.05.2025 – 7 A 6.24, Rn. 12.

⁹vgl. auch BVerwG, Urt. v. 05.10.2021 – 7 A 13.20, Rn. 79.

Reduktion des Flugverkehrs auf der Route von bis zu 83.000 jährlichen Flugreisen (konservativ) errechnen [20].¹⁰ Klar ist aber auch, dass der schon heute haltende Fernverkehr in z. B. Lüneburg und Uelzen auf der bestehenden Strecke verbleiben kann. Verlagert werden im Fernverkehr die durchfahrenden Züge. Hinzukommen zusätzliche Kapazitäten für den Nahverkehr sowie Kapazitäten im Güterverkehr [21, 25]. Ohne die Umsetzung des Deutschlandtakts im Korridor Hamburg–Hannover ist also eine Schwächung der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu befürchten.

2.2 Stärkung ländlicher Räume

Mit einem bestandsfernen Neubau entlang von A 7 und B 3 lassen sich bedeutende Verbesserungen der Anbindung ländlicher Räume realisieren. Dies betrifft insbesondere die Errichtung von Regionalhalten z. B. in Soltau, Bergen (LK Celle) und Garlstorf (LK Harburg). Hier lassen sich Regionen, welche bisher noch nicht bzw. schlecht an die Schiene angebunden sind, mit einem schnellen Regionalverkehr mit attraktiven Fahrzeiten an größere Metropolen anbinden. Eine solche Anbindung stärkt nachweislich die Wirtschaft der Regionen vor Ort, führt zu Unternehmensneuansiedlungen, einer Stärkung des Tourismus und Zuzug von Menschen aus den Großstädten. Studien gehen in solchen Fällen von 2–8 % Wirtschaftswachstum für die betroffenen Regionen aus [1, 21]. Genauso haben neue Bahnhöfe in ihrem Umkreis positive Effekte auf die Preise von Wohnhäusern, was stark darauf hindeutet, dass neue Bahnhöfe und eine damit verbesserte ÖV-Anbindung, den Zuzug in eine Region stärken [17, 21]. Auch eine bisher unveröffentlichte Intraplan-Studie im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr (BMV) empfiehlt die Errichtung der Regionalhalte in Soltau und Bergen und errechnet ein Fahrgastpotenzial von mehr als tausend Reisenden pro Tag für beide Stationen [10]. Dies deckt sich mit bereits existierenden Beispielen z.B. des Regionalhalts Merklingen an der Strecke Stuttgart–Ulm.¹¹ Auch im Rahmen der Planung der Neubaustrecke Ulm–Augsburg ist ein Regionalhalt in Zusmarshausen in Planung [9]. Der Bau der Bahnhöfe kann dabei gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit bis zu 60 % vom Bund gefördert werden. Daher ist zu empfehlen, diese zum Teil bereits eingeplanten Regionalhalte im Zuge der weiteren Planung zu berücksichtigen.

¹⁰eigene Berechnungen auf Grundlage der Regressionsparameter aus der zitierten Studie, der Fahrzeitersparnis und den Fluggastzahlen, Stand 2022: <https://aviation.direct/hamburg-muenchen-war-in-2022-die-staerkste-innerdeutsche-strecke>.

¹¹<https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/aktuelles/news/rund-1000-fahrgaeste-taeglich-am-bahnhof-merklingen>

2.3 Resilienz des Schienennetz

Der Bau einer bestandsfernen Neubaustrecke fördert zudem die Resilienz des Schienennetz in Norddeutschland. Kommt es auf der Strecke Hamburg–Hannover zu einer Störung aufgrund eines z. B. liegen gebliebenen Zuges, einer infrastrukturellen Störung oder Personen im Gleis, steht bisher nur eine Umleitung über Nienburg bzw. Verden/Aller zur Verfügung. Damit ist das Netz zwischen Hamburg und Hannover bisher nicht in der Lage auf unerwartete Ereignisse mit außergewöhnlichen Folgen zu reagieren [18]. Würden nun zwei weitere Gleise abseits der Bestandsstrecke zur Verfügung stehen, so wäre im Störfall eine Ausweichstrecke für den Personen- und Güterverkehr vorhanden, welche auch mit einer akzeptablen Fahrtzeit, wieder Verbindungen auf der Strecke ermöglichen würde. Die Flexibilität des norddeutschen Eisenbahnnetzes wird durch die Neubaustrecke also gestärkt und potenzielle Ausfallzeiten reduziert.

2.4 Naturschutz

Der Neubau ist die naturverträglichste Variante. Sämtliche Ausbauprojekte für zwei zusätzliche Gleise im Bestand durchqueren bedeutend mehr Naturschutz- bzw. FFH-Gebiete [12].¹² Zudem ist der Neubau zum Großteil entlang bestehender Bundesfernstraßen trassiert und somit zumindest zum Großteil mit bestehenden Verkehrswegen gebündelt [21]. Wo davon abgewichen wird, liegt dies insbesondere an der Lage von Naturschutzgebieten in der Nähe von Bundesautobahnen oder dem Schutzgut Mensch, welches beeinträchtigt wäre. Allerdings kann der Bundestag hier im Rahmen der parlamentarischen Befassung noch Änderungen vorschlagen. Eine engere Parallelführung und Bündelung zur Autobahn A 7 und damit eine noch geringere Flächeninanspruchnahme in den Landkreisen Harburg und Heidekreis, könnte nach Ansicht des VCD beispielsweise durch eine Aufhebung des Mindestabstandgebot zur Autobahn nach § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für die Neubaustrecke ermöglicht werden. Da allerdings gerade im Bereich Harburg einige FFH-Gebiete bis an die Autobahn heranreichen, ist in diesem Kontext eine differenzierte Prüfung der Flächeninanspruchnahme erforderlich, um eine eventuelle Mehrinanspruchnahme von klimarelevanten Biotopen zu vermeiden.¹³

¹²vgl. auch abseits der DB Angaben: <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten>

¹³vgl. auch BVerwG, Urt. v. 08.10.2025 – 9 A 2.24, Rn. 136.

2.5 Raumverträglichkeitsprüfung

Eine fehlende Raumverträglichkeitsprüfung, wie in vielen kommunalen Stellungnahmen zur Planung der DB InfraGO angeklungen [10]¹⁴, ist kein Argument gegen die Neubaustrecke. Gemäß § 15 Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) ist ein Raumverträglichkeitsverfahren zwar durchzuführen, jedoch ist der Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens nicht genau bestimmt [29]. Somit kann dieses auch erst nach einer Bundestagsbefassung im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung durchgeführt werden. Es besteht zum jetzigen Zeitpunkt des Verfahrens in der parlamentarischen Befassung kein Anspruch auf eine Raumverträglichkeitsprüfung [29].¹⁵

2.6 Bauzeit und Fertigstellung

Die Neubaustrecke ist die am schnellsten fertig zu stellende Variante. Erfahrungen aus ähnlich gelagerten Projekten, wie Stuttgart–Ulm oder Köln–Frankfurt, zeigen reine Bauzeiten von 7–10 Jahren für eine Neubaustrecke [21]. Beim Bauen im Bestand ist dies aufgrund von schwierigeren Bauverhältnissen durch Abrisse und Totalsperrungen der Bestandsstrecke bedeutend länger. Projekte wie Karlsruhe–Basel oder der Ausbauabschnitt des Projekts Nürnberg–Ebensfeld (VDE 8) haben z. T. drei- bis viermal so lange Bauzeiten [21]. Eine kürzere Bauzeit schlägt sich dann auch in niedrigeren Gesamtkosten für die Strecke nieder (vgl. nächster Punkt). Für die Vorzugsvariante gibt auch die DB eine Bauzeit von ca. 10 Jahren an [10]. Längere Bauzeiten werden in der Gesamtwertprognose genannt, erscheinen gemäß bisherigen Erfahrungen mit dem Bau von Eisenbahninfrastruktur aber wie erwähnt unrealistisch. Für eine frühzeitige Fertigstellung ist zudem entscheidend, dass der Bundestag möglichst zeitig über die jetzt in der Diskussion stehende Vorzugsvariante entscheidet. Aufgrund der nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsphasen ist nur so eine Fertigstellung bis zu gesetzlich festgelegten Klimaneutralität 2045 mit Einbindung der Strecke in den Deutschlandtakt möglich. Auch - und gerade im Kontext der zur erreichenden Klimaziele, ist es an dieser Stelle entscheidend, dass der Staat **frühzeitig** Orientierung und Planungsdruck gewährleistet [28].¹⁶

¹⁴vgl. dort z.B. S. 99 f.

¹⁵vgl. auch Decker, in: Kment, Raumordnungsgesetz, 2. Auflage 2026, § 15, Rn. 165.

¹⁶vgl. auch BVerfG, Beschl. v. 24.03.2021, 1 BvR 2565/18, Rn. 249.

2.7 Kosten

Für die vorgeschlagene Vorzugsvariante wurden Gesamtkosten von ca. 8,8 Mrd. Euro mit Preisstand 2022 angegeben. In diesen Kosten ist bereits ein Risikoaufschlag enthalten. Auf dieser Basis hat der Bundesgutachter für die Strecke ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,5 berechnet, womit die Strecke wirtschaftlich ist [10]. Der hohe Nutzen mit ca. 147 Mio. Euro/Jahr im Güterverkehr und 245 Mio. Euro/Jahr im Personenverkehr [3, 10] kommt dabei zum Großteil aus der Eisenbahnverkehrsprognose des Bundes, welche auf der Strecke steigende Güter- und Personenverkehrsmengen vorsieht [5]. Die gesamte NKV-Rechnung ist seitens des BMV öffentlich einsehbar [3]. Die gewählte Vorzugsvariante ist dabei als einzige Strecke im Korridor Hamburg–Hannover wirtschaftlich [10]. Nur Sie kann gemäß § 7 Abs. 1 Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom Bundestag beschlossen werden. Die DB hat im Rahmen der Vorplanung zudem eine Gesamtwertprognose (GWP) berechnet, welche unter anderem eine längere Bauzeit berücksichtigt. Diese beläuft sich auf Kosten von ca. 14 Mrd. Euro. Der Vergleich der GWP mit dem Nutzen-Wert ist falsch, denn die GWP dient der betriebswirtschaftlichen Risikoabschätzung und nicht der volkswirtschaftlichen NKV-Berechnung. Beide Instrumente haben daher unterschiedliche Zwecke und Kostenbegriffe. Der GWP-Wert von 14 Mrd. Euro enthält zudem Inflationseffekte. Diese müssten dann auch auf der Nutzen-Seite angerechnet werden, um den Vergleich nicht zu verzerren.

2.8 Bewertungsmethodik

Die in einigen kommunalen Stellungnahmen geäußerte Kritik an der Bewertungsmethodik für die Wahl der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin [10]¹⁷ greift nicht. Die Bewertungsmatrix wurde nach der einheitlichen Methodik der Verkehrswegeplanung des Bundes entwickelt, welche öffentlich einsehbar ist [6]. Eine ergebnisverzerrende Wirkung ist nicht belegt. Das Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE) der TU Braunschweig hat zudem in einem Gutachten zur Bewertungsmatrix festgestellt, dass diese den Anforderungen an eine transparente- und wissenschaftlich korrekte Vorgehensweise entspreche. Dies treffe auch auf die Bewertungskriterien selbst und die Gewichtung zu, welche z.T. auch in Zusammenarbeit mit dem IVE festgelegt wurden [12]. Selbst wenn man, wie in der wissenschaftlichen Literatur diskutiert, umwelt- bzw.

¹⁷vgl. dort z.B. S. 102 f.

klimarelevantere Kriterien in eine solche Bewertungsmethodik implementieren würde (z.B. geändertes Reisezeit-Verhältnis und CO₂-Preis) [21, 24], wäre es fraglich, inwieweit sich die Stellung der Vorzugsvariante wirklich verändern würde. Ebenso müssen auch weiterhin die gesetzlichen Planungsziele, insbesondere der Deutschlandtakt erfüllt werden (vgl. Abschnitt 2.1), weswegen der Neubau entlang A 7 und B 3 auch weiterhin die präferierte Variante in der Planung bleiben dürfte.

2.9 Forderungen der Region

Anders als die Unterrichtung durch die Bundesregierung vorgibt, sind die meisten Forderungen der Region sehr wohl umsetzbar. In der Unterlage rechnen das BMV bzw. das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) allerdings alle Kernforderungen der Region auf eine Prüfsomme von 4,99 Mrd. Euro zusammen, sodass bei vollständiger Umsetzung ein positives NKV gefährdet wäre [10].¹⁸ Einzelne Forderungen, welche beispielsweise zusätzlichen übergesetzlichen Lärmschutz betreffen (ca. 425 Mio. Euro) oder einen verbesserten Naturschutz (ca. 222 Mio. Euro) [10] sind im Einzelnen vom positiven NKV gedeckt und können vom Bundestag in der parlamentarischen Befassung beschlossen werden. Auch ein zusätzlicher Regionalhalt in Garlstorf wäre sowohl fahrplantechnisch als auch vom NKV her aus VCD-Sicht (78,8 Mio. Euro Mehrkosten pro Station [10]) machbar. Mit geringen Mehrkosten umsetzbar wäre zudem eine Alternative Trassenführung im Bereich des Mahnmals „Rampe Bergen“ [10], welche der VCD ebenfalls dringlich zur Umsetzung empfiehlt. Grundsätzlich ist zu betonen, dass das BMV zur Umsetzung der hier z.T. genannten Kernforderungen nur ausführt, dass der Bund nach geltendem Recht nicht verpflichtet sei, solchen Forderungen nachzukommen [10]. Hier ist eine differenzierte Betrachtung der Forderungen zu empfehlen, welche die Akzeptanz für den Neubau der Strecke steigern können. Die Entscheidung über den Umgang mit den parlamentarischen Befassungen ist Aufgabe des Parlaments [29].

¹⁸vgl. dort S. 13 f.

3 Fazit

Es ist dem Deutschen Bundestag angesichts der katastrophalen Ausgangslage der Eisenbahninfrastruktur im Korridor Hamburg–Hannover dringend zu empfehlen, eine zweigleisige Neubaustrecke schnellstens zu beschließen. Dies ist auch klimapolitisch geboten, da bei Nicht-Umsetzung weitere Rückschritte bei der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene drohen. Unabhängig davon bietet die parlamentarische Befassung nun aber ideale Möglichkeiten, die von der DB vorgelegte Vorzugsvariante noch an entscheidenden Stellen, z. B. beim Regionalen Nutzen durch Regionalhalte, Raumverträglichkeit, Naturschutz oder übergesetzlichem Lärmschutz nachzubessern. Die Kernforderungen der Region sollten hierbei Berücksichtigung finden. Es ist den tausenden Fahrgästen sowie Güterverkehrskunden, welche täglich die überlastete Infrastruktur zwischen Hamburg und Hannover nutzen, nicht zuzumuten, eine Entscheidung über den Neubau weiter aufzuschieben. Ebenso müssen abschließend die bisher noch nicht gesicherten Haushaltsmittel für die geplante Strecke aufgebracht werden. Nur so wird Deutschland auch in Zukunft von einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur profitieren können.

gez. Kay Rabe von Kühlewein

Landesvorstand, VCD Landesverband Niedersachsen

Literatur

- [1] Gabriel Ahlfeldt und Arne Feddersen. „From periphery to core: measuring agglomeration effects using high-speed rail“. In: *Journal of Economic Geography* 18.2 (2018), S. 355–390. DOI: <https://doi.org/10.1093/jeg/lbx005>.
- [2] Thorsten Büker et al. „Zum verkehrlichen Nutzen der Digitalen Schiene Deutschland“. In: *El-Der Eisenbahningenieur* 2 (2024), S. 47–52.
- [3] Bundesministerium für Verkehr. *Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)*. 2026. URL: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf>.
- [4] Bundesministerium für Verkehr. *Reisezeitverkürzung Hamburg*. 2021. URL: <https://www.deutschlandtakt.de/news-and-downloads/downloads/reisezeitverkuerzung-hamburg>.
- [5] Bundesministerium für Verkehr. *Verkehrsprognose 2040 – Band 8.1 E: Eisenbahnverkehrsprognose Prognosefall 1 "Basisprognose 2040" (Ergebnisse)*. 2025. URL: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-eisenbahnverkehrsprognose-prognosefall-1.pdf?__blob=publicationFile.
- [6] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. *Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030*. 2016. URL: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf>.
- [7] *Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)*. BGBl. I Nr. 409, S. 23. Bundesgesetzblatt. 22. Dez. 2023.
- [8] Deutscher Bundestag. *Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 76 des Abgeordneten Matthias Gastel*. Drucksache 20/12619. 17. Juni 2020.
- [9] Deutscher Bundestag. *Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg - Ulm*. Drucksache 21/3950. 2025. URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/039/2103950.pdf>.
- [10] Deutscher Bundestag. *Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg*. Drucksache 21/3150. 2025. URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/031/2103150.pdf>.

- [11] Holger Dambeck und Ferdinand Holsten. *Wo die Regionalbahnen am pünktlichsten fahren*. 24. Dez. 2025. URL: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/regionalverkehr-probleme-wo-die-regionalbahnen-am-puenktlichsten-fahren-a-95115be2-2f39-46c7-8e05-9aa2f1dc4dc5>.
- [12] DB InfraGO. *Bewertungsmatrix zum Variantenvergleich im Projektabschnitt Hannover-Hamburg*. 2025. URL: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/bewertungsmatrix.html>.
- [13] DB InfraGO. *Maßnahmen der Deutschen Bahn zwischen Hamburg und Hannover: Qualitätsoffensive 2026 und erweiterte Generalsanierung 2029*. Vortrag im Rahmen der Mobilitätsausschüsse, Lüneburg am 10. März 2025. URL: https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6_mediathek/downloads/projektpraesentationen/20250310_HHBH_Mobilitaetsausschuesse_Lueneburg.pdf.
- [14] DB InfraGO. *mkok 2028 ff*. Unterlage zur Kundenveranstaltung am 15.05.2025. 2025. URL: <https://www.dbinfrago.com/resource/blob/13378464/ba322c1c3767f0c75751f2cc0bbe1ffb/Unterlage-zur-Kundenveranstaltung-vom-15-05-2025-data.pdf>.
- [15] Europäisches Parlament und Rat. *Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (Text von Bedeutung für den EWR)*. Amtsblatt der Europäischen Union, L 2024/1679, 28. Juni 2024. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.
- [16] Expertenrat für Klimafragen. *Zweijahresgutachten 2024. Gutachten zu bisherigen Entwicklungen der Treibhausgasemissionen, Trends der Jahresemissionsmengen und Wirksamkeit von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 4 Bundes-Klimaschutzgesetz*. 2025. URL: https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2025/03/ERK2025_Zweijahresgutachten-2024.pdf.
- [17] Joschka Flintz. *The Value of Passenger Rail Access*. Techn. Ber. 1114. Essen: RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung, 2024. URL: <https://www.rwi-essen.de/publikationen/wissenschaftlich/ruhr-economic-papers/detail/the-value-of-passenger-rail-access-241029>.
- [18] Evnika Grass. „Bewertung von Resilienz im Schienenverkehr“. Master-Thesis. Ostfalia-Hochschule für angewandte Wissenschaften, 2018.

- [19] Stefanos Kotzagiorgis. *Untersuchungsraum Hamburg/Bremen –Hannover Schienenverkehr im Bezugsfall 2030* Y. 2015. URL: <https://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/2b19cfb4fb68c9d363c74ef07605f6f6>.
- [20] Katrin Oesingmann und David Ennen. „The impacts of high-speed rail expansion on short-haul air passenger transport–Evidence from German domestic and international traffic“. In: *Case Studies on Transport Policy* 21 (2025).
- [21] Kay Rabe von Kühlewein. *Die Neubaustrecke Hamburg-Hannover im Kontext einer klimagerechten Verkehrswende. Skript zum Vortrag beim VCD-Mobilitätskongress am 26. Oktober 2024*. 2024. URL: <https://drive.google.com/file/d/1y-0jIOYVpIdDERHylyY3xBi6YDf0TV92/view?usp=sharing>.
- [22] Peter Schütz. „Der Deutschlandtakt in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung“. In: *UPR - Umwelt- und Planungsrecht* 11 (2024).
- [23] SCI Verkehr GmbH. *Kurzstudie zum Güterstruktureffekt*. Techn. Ber. 2025. URL: <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2025/10/Kurzstudie-zum-Gueterstruktureffekt.pdf>.
- [24] Jonathan Siebert. *Wie kann eine konsequent klimagerechte Verkehrsplanung aussehen? Bedarfe einer mit den Klimaschutzzielen des Übereinkommens von Paris im Einklang stehenden Mobilitäts-und Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes*. Techn. Ber. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 2022.
- [25] SMA und Partner AG et al. *Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt. Grundlagen, Konzeptionierung und wirtschaftliche Bewertung*. 2022. URL: https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxsy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf.
- [26] Fabian Stoll, Nils Nießen und Bastian Kogel. „Radical timetable innovations in long-distance railway passenger transport: How might these affect railway passenger demand?“ In: *Journal of Public Transportation* 26 (2024).
- [27] Gerald Traufetter. *Bahn schlägt Auto und Flugzeug*. 26. Apr. 2025. URL: <https://www.spiegel.de/auto/mobilitaet-in-deutschland-bahn-gefragtestes-verkehrsmittel-zwischen-grossstaedten-a-90e0782d-021c-4bda-9957-36c10a698319>.

- [28] Roda Verheyen und Johannes Franke. *Reform des Bundes-Klimaschutzgesetzes: Rechtliche Anforderungen und Gestaltungsoptionen*. Gutachten. Agora Verkehrswende und Agora Energiewende, 2023. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/KSG-Reform/Gutachten_KSG-Reform.pdf.
- [29] Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestages. *Vorraussetzungen für eine parlamentarische Befassung beim Ausbau von Schienenwegen?* Sachstand. 2026. Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 013/26.

Stellungnahme

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)68-B

vom 16.04.2026

öff. Anhörung 20.04.2026



Fahrgastverband
PRO BAHN

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 Kapazitätswachst 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

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 **mitten 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 Präcedenzwirkung: 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.

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 / Mahndorf 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.

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 eingriffsärmer, 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>)

- 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>)

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

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 $V_{max} = 250 \text{ km/h}$ 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.

Landkreis Heidekreis, Postfach 1263, 29676 Bad Fallingb.ostel

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 Neubautrasse, 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 Neubautrasse (NBS) als Vorzugsvariante vorgestellt, so dass der Landkreis nunmehr vom Ausbau der Amerikalinie wie auch von einer Neubautrasse 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 Neubautrasse 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

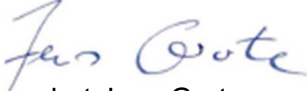
Alpha-E sieht den Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover vor. Es ist das mit großer Mehrheit getragene Ergebnis des 2015 eigens hierfür geschaffenen Bürgerbeteiligungsprozesses „Dialogforum Schiene-Nord (DSN)“. DB, Bund und Land sagten seinerzeit zu, konsequent an der Umsetzung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



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 Neubaustrasse ein.

3. Bundesweite und internationale Bedeutung der Neubaustrasse

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 Neubaustrasse. 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 Neubaustrasse 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 Neubaustrecke 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 Neubaustrecke 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

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

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

Stellungnahme von Dr. Peter Dörsam, Sprecher Projektbeirat Alpha-E (info@beirat-alpha.de)

Die nachfolgenden Ausführungen basieren ganz überwiegend auf den Unterlagen der DB InfraGo und der Bundesgutachter für die Verkehrswegeplanung.

Gliederung:

1. Dem Bundestag stehen alle Optionen offen!
2. Die Entscheidungsmatrix der DB-InfraGo
3. Neubaustrecke
4. Sofortmaßnahme zur Optimierung der Dreigleisigkeit Stelle - Lüneburg
5. Verkehrsprognose 2040 und volkswirtschaftliche Bewertung
6. Hintergrund Güterverkehrsentwicklung
7. Der 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt
8. Hintergrund Dialogforum Schiene Nord
9. Umsetzbarkeit
10. Schlussbemerkung

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)68-G

vom 19.04.2026

öff. Anhörung 20.04.2026

1. Dem Bundestag stehen alle Optionen offen!

„Sofern der Deutsche Bundestag wesentliche Änderungen der Vorzugsvariante oder die Umsetzung einer Alternativvariante fordert, stimmen sich der Bund und die EIU zur Ausgestaltung der wirtschaftlichsten Lösung der vom Deutschen Bundestag geforderten Variante ab. Dabei kann auch eine Neuplanung der Leistungsphase 1 und 2 HOAI erforderlich werden.“

Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) vom Januar 2026, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile , S. 2

EIU: Eisenbahinfrastrukturunternehmen

Dieses Zitat wurde vorangestellt weil von der DB InfraGO anderslautende Aussagen gegenüber der Presse getätigt wurden: „Wenn der Bundestag dem Neubau nicht zustimme, werde es keinen Ausbau der Strecke zwischen Hamburg und Hannover geben.“

<https://bahnblogstelle.com/238826/verbindung-hamburg-hannover-bahn-ist-fuer-neubau-und-hat-keinen-plan-b/>

2. Die Entscheidungsmatrix der DB-InfraGo

- Der von der DB InfraGo in der Entscheidungsmatrix betrachtete Ausbau der Bestandsstrecke **hat nichts mit Alpha-E zu tun**. Die DB InfraGo hat statt der einzelnen Maßnahmen des Alpha E einen komplett viergleisigen Ausbau von Ashausen bis Celle betrachtet, **da sie meint, die gesamten Kapazitäten nur auf dieser einen Strecke schaffen zu müssen**.
- Auf der Strecke Hamburg – Hannover hat die DB InfraGO mit **450 % mehr neuen Gleisen** kalkuliert als bei Alpha-E vorgesehen sind.
- Zudem beinhalten die Planungen der DB InfraGo auch noch weitgehend den **Neubau der Bestandsgleise** und dieser wird in den Städten aufgrund der 4 Gleise und der örtlichen Verhältnissen gegenüber unangepassten Geschwindigkeitserhöhungen sehr aufwendig.
- So kommt die absurde Kostenschätzung der DB InfraGo von **9,3 Mrd. €** zustande. (Die Schätzung für den Ausbau im Dialogforum Schiene Nord durch die DB für Alpha-E auf dieser Strecke betrug **476,3 Mio. €** für das 3. Gleis Lüneburg – Uelzen und **270 Mio. €** für die Blockverdichtung auf allen Strecken zusammen.)
- Der von der DB InfraGo untersuchte Bestandsausbau wäre extrem aufwendig, damit sehr teuer und sehr unwirtschaftlich.
- Der Umgang mit der Datenerhebung und Gewichtung in der Matrix (z. B. Umwandlung der Werte in reine Rangdaten) ist höchst fragwürdig.

3.1. Fertigstellung der Neubaustrecke 2050 bis 2063

- Für die Inbetriebnahme ist im Rahmenterminplan 2050 geplant.¹⁾ Allerdings steht darunter der folgende Absatz:
- *"In der Gesamtwertprognose (GWP) wurden die Risikosachverhalte auch auf mögliche terminliche Auswirkungen hin bewertet. Die daraus resultierende, mögliche Verzögerung des Vorhabens u.a. aufgrund von Verzögerungen im Planrechtsverfahren, Ressourcenengpässen bei beauftragten Baufirmen und Dienstleistern, Unwägbarkeiten aus Baugrund und Vermessung sowie baubetrieblichen Einschränkungen liegt, bezogen auf die Inbetriebnahme, bei insgesamt 13,5 Jahren."*
- Aus der Erfahrung vergangener Neubaumaßnahmen ist bekannt, dass solche Risiken nicht zu vernachlässigen sind. Eine Fertigstellung erst im Jahr 2063 dürfte also keinesfalls unrealistisch sein.

1) Anlage 2_DB InfraGO AG_Einzelvorstellung.pdf, S. 21

3.2. Die Gesamtwertprognose (GWP): 14,12 Mrd. €

- In der Kostenschätzung wird zunächst der Gesamtwertumfang (GWU) mit nominal 8,8 Mrd. Euro angegeben. Allerdings werden hierbei systematisch bestimmte Risiken und Bauzeitrisiken außer Acht gelassen. Diese Risiken ergeben einen Risikoaufschlag von 5,32 Mrd. Euro.
- Die Gesamtwertprognose (GWP) berücksichtigt diesen Risikoaufschlag und somit ergibt sich ein Wert von 14,12 Mrd. Euro für die Gesamtkosten.¹⁾ In der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung ist ausdrücklich festgehalten, dass die Gesamtwertprognose den Gesamtwertumfang als Bewertungskriterium ersetzt.²⁾

1) Unterlagen zur parlamentarischen Befassung: Anlage 2_DB InfraGO AG_Einzelvorstellung.pdf, S. 17

2) <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2020/10/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf> (Anlage 9.2 unter I.1.6.)

3.2. Die Gesamtwertprognose (GWP): 14,12 Mrd. €

6. Die zukünftigen Größen sind in Abweichung zum aktuellen Vorgehen der WR zukünftig im Erwartungswert zu schätzen. Dies bedeutet, dass die erwarteten Investitionskosten nicht mit dem bisher genutzten Gesamtwertumfang („GWU“) eines Vorhabens identisch sein müssen. Vielmehr wird zukünftig für die WR ein zwischen BMVI, EBA und EIU abgestimmtes Verfahren zur Schätzung der Investitionskosten auf Basis der Gesamtwertprognose („GWP“) herangezogen, welches in Abhängigkeit vom Planungsstand und den jeweiligen Gewerken bestimmte pauschale Kostenrisiken berücksichtigt. Dazu ist ein Risikokennwertekatalog für die Projekte der EIU durch das Fachgebiet Projektmanagement am Institut für Arbeitswissenschaft und Prozessmanagement der Universität Kassel im Auftrag der DB unter Begleitung durch das BMVI und das EBA erstellt worden, der die zukünftige Berechnung eines GWP nach der Lph 2 ermöglicht.

<https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2020/10/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf>
(Anlage 9.2 unter I.1.6.)

3.3. Das realistische Nutzen-Kosten-Verhältnis ist 0,90

- Die DB InfraGo berechnet auf der Basis des Gesamtwertumfangs (GWU) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,45.¹⁾ Dieses ist zwar die übliche Berechnung, aber gerade bei langlaufenden Projekten, bei denen die Gesamtwertprognose (GWP) erheblich nach oben vom Gesamtwertumfangs (GWU) abweicht, ist diese Methodik eine massive Beschönigung der wahren Verhältnisse. Risiken von erheblichem Ausmaß bleiben so bei der Kostenseite einfach unberücksichtigt.
- Auf der Basis der Gesamtwertprognose ergibt sich ein NKV von 0,90. Bei einer realistischen aktuellen Einschätzung der Wirtschaftlichkeit ergeben sich also höhere Kosten als Nutzen, das Projekt ist somit unwirtschaftlich.²⁾

1) Der Wert von 1,45 ist in den Unterlagen zur Bundestagsbefassung auf 1,5 gerundet worden. https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile, S. 10, Ergebnis durch Division des Nutzens durch die Kosten.

2) Interessant ist, dass das Bundesverkehrsministerium bei der Fehmarnbeltanbindung beide Werte für das NKV berechnet hat und hierzu folgendes geschrieben hat: „Unter Berücksichtigung der o.g. Risikokosten des GWP ergäbe sich weiterhin eine positive Wirtschaftlichkeit (NKV von 1,1).“ <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2020/10/1915240.pdf> (S. 7) Wurde diese Berechnung jetzt weggelassen, weil sich mit einem Wert von 0,90 keine Wirtschaftlichkeit ergibt?

3.4. Wirtschaftliche Bewertung der Neubaustrecke

Wie zuvor dargestellt ist die Gesamtwertprognose (GWP) nicht einfach nur eine zusätzliche Kostenangabe, sondern sie soll nach der Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der DB InfraGo den Gesamtwertumfang (GWU) in der Wirtschaftlichkeitsrechnung (WR) ersetzen.

Hieraus ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

Gesamtkosten: 14,12 Mrd. EUR

Fertigstellung: 2050 bis 2063

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV): 0,90

Wie später gezeigt wird sind die Annahmen für die Nutzen, insbesondere für den Anstieg der Güterverkehre, sehr ambitioniert. Wenn sich die Entwicklung der vergangenen Jahre fortsetzt, wird das NKV noch viel niedriger ausfallen. Dies tritt ebenso ein, wenn die Neubaustrecke die angesetzten 167 Güterzüge gar nicht aufnehmen kann.

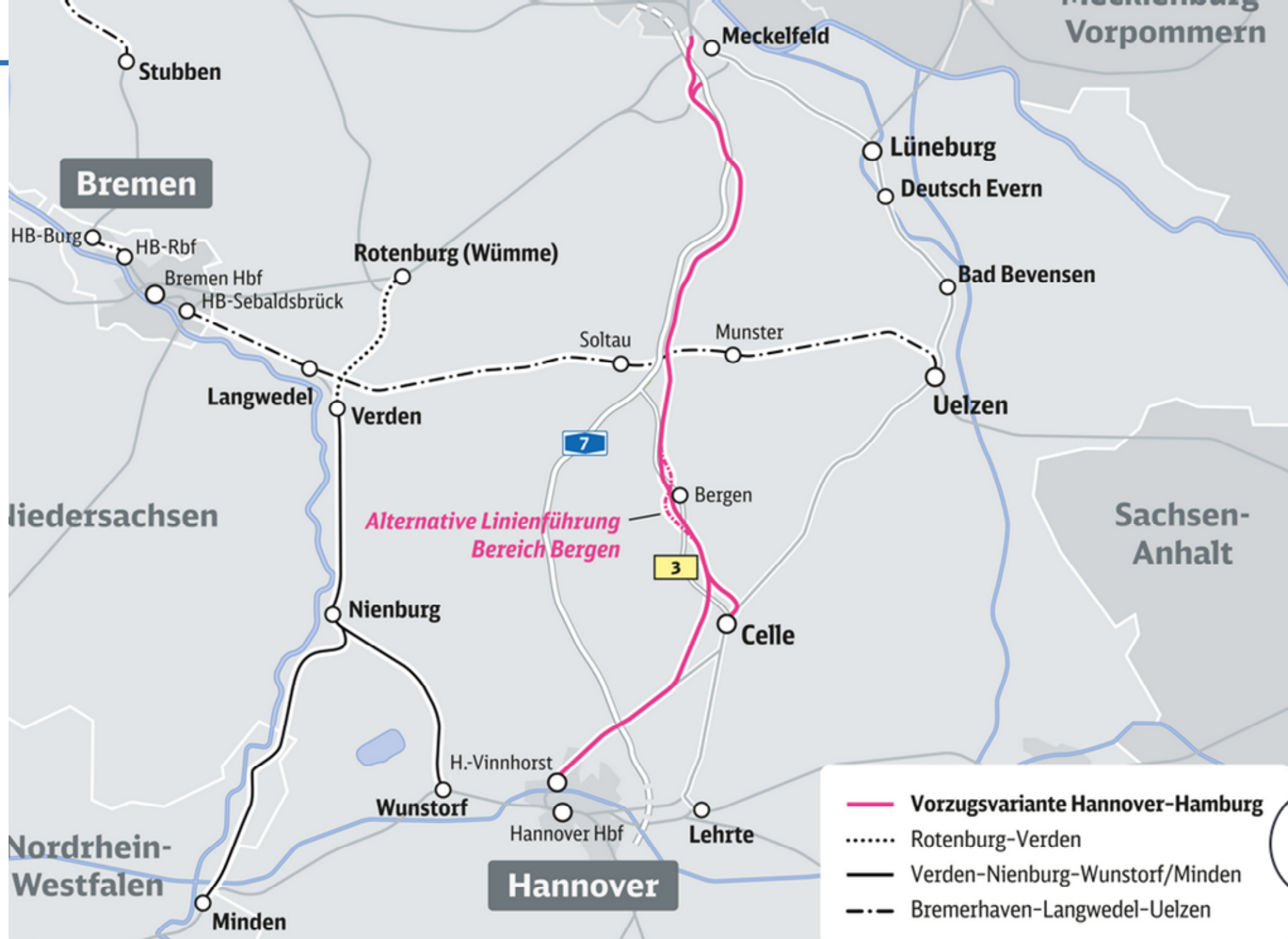
3.5. EBA lehnt die Forderungen der Region fast alle ab

- Die Forderungen der Region betreffen insbesondere besseren Schallschutz, Erschütterungsschutz, Erhalt von Wegebeziehungen, Wildbrücken und eine regionale Anbindung. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) schreibt hierzu: "Durch die Regionen vor Ort wurden zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante, die über die gesetzlichen Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt werden konnten, erhoben. Sollten diese Forderungen im Zuge der Projektrealisierung umgesetzt werden, würde dies zu Mehrkosten und einer damit verbundenen deutlichen Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors führen. Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region nicht zur Umsetzung empfohlen werden.,, Unterlagen zur parlamentarischen Befassung Anlage 1_Eisenbahn-Bundesamt_Empfehlung und Prüfbericht.pdf (Seite 14)
- Wie sich bereits bei der Betrachtung des NKV gezeigt hat, Insgesamt belaufen sich die Forderungen der Region auf 4,994 Mrd. €. Würden diese alle berücksichtigt, würden sich Gesamtkosten (GWP) von **19,114 Mrd. €** ergeben.

3.6. Fast keine Trassenbündelung

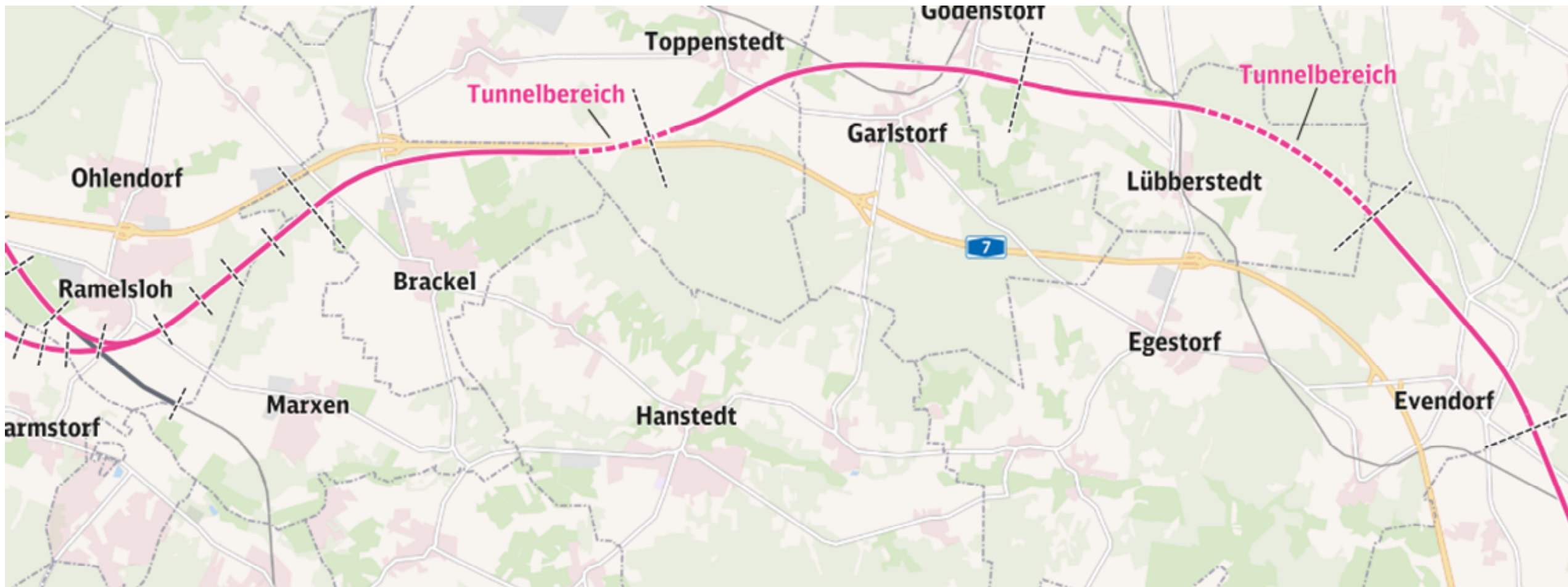
- Das raumordnerische Gebot der Trassenbündelung wird nicht eingehalten: **Nicht einmal auf 10 Prozent der Strecke gibt es eine Bündelung**, dies ist im Wesentlichen ein Streckenabschnitt bei Soltau.¹⁾ Ansonsten läuft die Strecke überwiegend Kilometer von der A 7 beziehungsweise B 3 entfernt durch die freie Landschaft und kreuzt die A 7 bzw. B 3 an einigen Stellen.
- Die Begründung für den gänzlich unsymmetrischen Untersuchungsraum lag gerade in der angestrebten Trassenbündelung.
- Auf der nächsten Seite ist die Gesamtstrecke dargestellt. Die fehlende Trassenbündelung ist hier bereits gut erkennbar. Auf Seite 12 ist exemplarisch der Verlauf der Trasse zwischen Ramelsloh und Evendorf dargestellt. Die Gemeinden werden zwischen Autobahn und Bahntrasse eingeschlossen.

1) <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/hannover-hamburg.html#ErgebnissetechnischeVorplanung> (interaktive Karte der Strecke)



<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/home.html>

3.6. Fast keine Trassenbündelung



3.7. Keine Raumverträglichkeitsprüfung

Das Niedersächsischen Wirtschaftsministerium hat bereits mit Schreiben vom 5.5.2022 an die Deutsche Bahn AG auf seine Rechtsauffassung zu einem Raumordnungsverfahren (jetzt Raumverträglichkeitsuntersuchung) hingewiesen :

„Großprojekt Hamburg/Bremen–Hannover (Nr. 2-003-V03 BVWP, „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“) Erfordernis eines Raumordnungsverfahrens für das Teilprojekt ABS/NBS Hamburg- Hannover

...Nach unserer derzeitigen Auffassung ist ein möglicherweise großräumiger Planungsansatz ohne Raumordnungsverfahren nicht mit dem Raumordnungsgesetz (ROG) und dem Niedersächsischen Raumordnungsgesetz (NROG) in Einklang zu bringen. Gern bieten wir vor diesem Hintergrund an, dass die landesseitig zuständigen Behörden Sie zu diesen Fragen weiter beraten und begleiten. ...“

Stattdessen wird von der DB InfraGo auf die vollkommen intransparente Untersuchung durch den Vorhabenträger selbst verwiesen.¹⁾ Auf diese Weise werden die Beteiligungsrechte der Öffentlichkeit bei der Trassenfindung komplett ausgehebelt. Auch nur so ist erklärbar, dass ein Streckenvorschlag fast ohne Trassenbündelung entstanden ist.

1) Anlage: NBS Hamburg-Hannover_BMV-Bericht.pdf, S. 4

3.8. Fehlende Bürgerbeteiligung

Eine **Bürgerbeteiligung**, wie sie nach dem "Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung" des Verkehrsministeriums erforderlich gewesen wäre, hat zu dem Vorschlag der Neubautrasse nicht stattgefunden. Zu ihren Infoveranstaltungen hat die DB InfraGo folgendes geschrieben: „Entlang von unterschiedlichen Themeninseln können sich alle Interessierten über die verschiedenen Aspekte der Neubauplanung informieren, ähnlich einem Tag der offenen Tür.“ Dies war kein Beteiligungsformat. In einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für Verkehr heißt es, dass „... die Bürger von Beginn an umfassend und transparent im Sinne einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung an den Verfahren beteiligt werden.“

3.9. Nürnberg – Erfurt als Vergleich

Die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt wird oft als ein Beispiel für besonders schnelles Bauen von Neubaustrecken angeführt. Das ist aber nicht zutreffend:

- Bauzeit: 1996 – 2017 (3 Jahre Pause wegen fehlender Finanzen, also 18 Jahre Bauzeit.)
- Bei dem Zeitplan für Hamburg – Hannover ist hingegen eine Bauzeit von 14 Jahren angesetzt worden, hier soll das Bauen also 4 Jahre schneller gehen.
- Die Zulaufstrecke Nürnberg – Ebensfeld wird als Beispiel dafür angeführt, dass Bauen im Bestand angeblich länger als ein Neubau dauert. Das ist nicht zutreffend. Als Beispiel sei hier der Abschnitt „Eggolsheim Süd - Strullendorf“ angeführt. Hier hat die Planfeststellung 1996 angefangen, wurde dann aber für 21 Jahre unterbrochen und erst 2017 weiterverfolgt. Die Strecke wurde 2025 in Betrieb genommen, also 8 Jahre nach der Wiederaufnahme der Planfeststellung. Die Bauzeit für diesen Abschnitt betrug 4 Jahre.¹⁾
- Dieser Bestandsausbau dauert hier insgesamt so lange, weil man über 20 Jahre lang die Planungen gestoppt hatte.
- „Ursprüngliche Planungen eines Angebotes von Regionalverkehr auf der Schnellfahrstrecke werden laut Vertretern des Landes Thüringen und der Stadt Ilmenau Seit 2008 von ihrer Seite nicht weiter verfolgt.“¹⁾

1) https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsprojekt_Deutsche_Einheit_Nr._8

3.10. Montabaur

Teils werden die Perspektiven bei einem Regionalhalt in Soltau mit den Entwicklungen in Montabaur verglichen. Das ist aus vielen Gründen nicht zutreffend:

- In Montabaur gibt es einen ICE-Halt. Einen ICE-Halt in Soltau wird es an der Neubaustrecke definitiv nicht geben.
- Die wirtschaftliche Entwicklung ist in Montabaur maßgeblich durch die Firma United Internet geprägt. Diese ist in den letzten 30 Jahren sehr stark expandiert, hat ca. 10.500 Beschäftigte und hat ihren Hauptsitz in Montabaur. ¹⁾
- Sowohl der Anstieg der Beschäftigten in Moabaur als auch das hohe Gewerbesteueraufkommen sind maßgeblich auf den Konzern United Internet zurückzuführen.

1) https://de.wikipedia.org/wiki/United_Internet

4.1. 147 % Auslastung auf der Strecke!?

Die DB InfraGo führt als entscheidendes Argument für eine Neubaustrecke eine Auslastung von 147 % auf der Strecke Hamburg – Hannover an. Wie ist dies einzuordnen?

Diese Überlastung betrifft tatsächlich den **Streckenabschnitt Lüneburg – Stelle**.¹⁾ Dieser Abschnitt ist bereits dreigleisig, aber es fehlen Weichen, so dass von Lüneburg nach Stelle im Regelbetrieb weiterhin nur 1 Gleis zur Verfügung steht. **Die dreigleisige Strecke ist zur Zeit in Richtung Norden nicht leistungsfähiger als eine zweigleisige Strecke!** Außerdem bezieht sich die Angabe von 147 % Auslastung nur auf den Zeitraum von 6 Uhr bis 22 Uhr, ohne dass dies kenntlich gemacht wurde.¹⁾

1) Antwortschreiben der DB InfraGo an den Projektbeirat vom 10.11.2025

4.1. 147 % Auslastung auf der Strecke!?



Auf Basis von Auswertungen der Zugzahlen von 2022 wurden die Auslastungen ermittelt (Betrachtungszeitraum 6 – 22 Uhr). Eisenbahnstrecken gelten gem. Ril 405 mit einer Auslastung von >115 % als überlastet. Der maßgebende Abschnitt für den Gesamtkorridor ist Lüneburg – Stelle mit einer Auslastung von 147 % (tatsächliche Zugzahl 148 Züge, Nennleistung 101 Züge).

Mit den zusätzlichen Umleitungsverkehren während der Generalsanierung Hamburg – Berlin liegt die Zugzahl im Tageszeitraum nördlich von Uelzen ca. 35 Züge höher als ohne Umleitungsverkehre. Das Angebot des Regelverkehrs wurde dabei nicht reduziert. Es mussten jedoch fahrplanerische Anpassungen (z. B. Fahrzeitverlängerungen und geänderte Haltepolitik) vorgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG

Quelle: Antwortschreiben der DB InfraGo an den Projektbeirat vom 10.11.2025

4.2. Optimierung der Dreigleisigkeit zwischen Stelle und Lüneburg

- Die Untersuchungen der DB Netz AG im Rahmen der Gläsernen Werkstatt von 2019 zur Optimierung dieser Dreigleisigkeit zeigen, dass lediglich einige neue Weichen, ein Überwerfungsbauwerk (Gleisbrücke), Überholgleise und die Wiederherstellung der zweigleisigen Durchfahrung der Westseite im Bahnhof Lüneburg (für die Generalsanierung geplant) auf dem Streckenabschnitt zwischen Lüneburg und Stelle notwendig sind, um die Überlastung auf dieser Strecke zu beseitigen.¹⁾ Die entsprechende Grafik findet sich auf der nächsten Seite. Mit der optimierten Dreigleisigkeit ergeben sich folgende Nennleistungen der Strecken:
- Stelle – Lüneburg: $74 + 44 + 43 = 161$ Züge
Lüneburg – Stelle: $58 + 42 + 43 = 143$ Züge
(jeweils Güterzüge + Nahverkehrszüge + Fernverkehrszüge)

1) https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6_mediathek/downloads/dreigleisiger_ausbau/190404-HHBH-Bewertung-3-Gleis-Lueneburg-Uelzen-Drittes-Treffen-Teil2.pdf Beschreibung der Maßnahmen: S. 10, Ergebnis: S. 15) Anmerkung: Die 132 Güterzüge die in der Überschrift genannt werden, sind die Summe der Güterzüge in beide Richtungen ($74 + 44 = 132$). Wichtig ist, dass sich diese ganze Betrachtung nur auf den Tageszeitraum (6 – 22 Uhr bezieht).

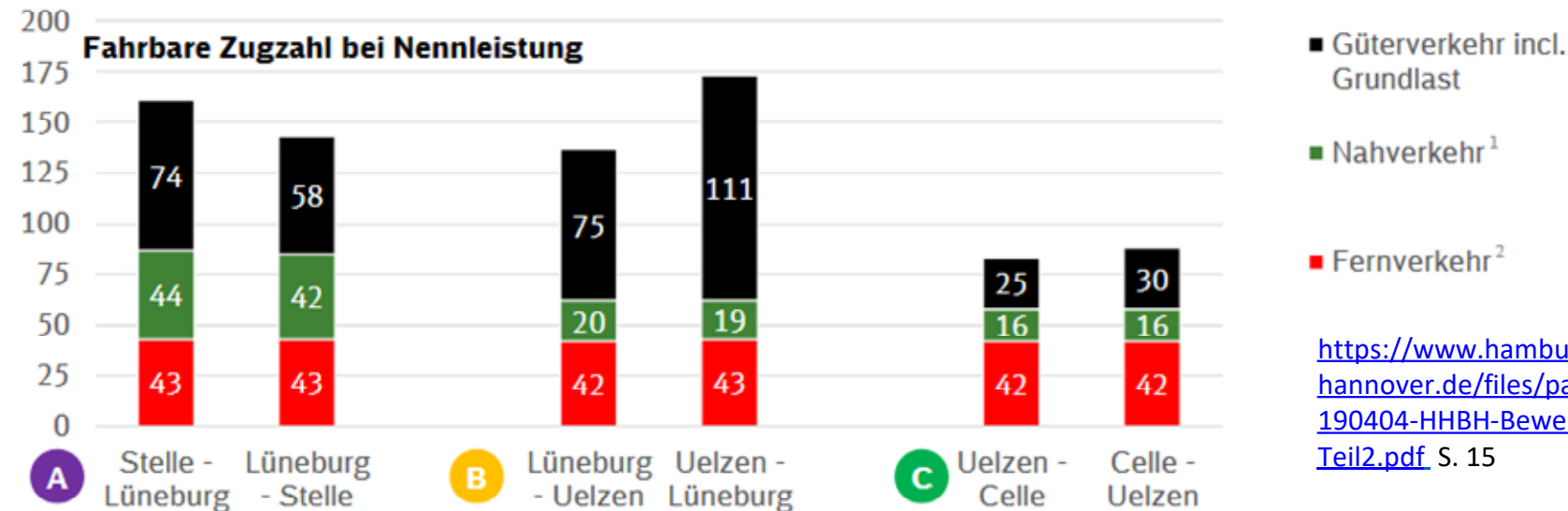
Mit der optimierten Dreigleisigkeit sind 132 Güterzüge im Tageszeitraum mit optimaler Betriebsqualität fahrbar

Ergebnisse

Fahrbare Zugzahlen auf den Streckenabschnitten im Tageszeitraum

**Tages-
zeitraum**
6 – 22 Uhr

- Der Fernverkehr und der Nahverkehr werden als festes Betriebsprogramm gesetzt.
- Für den Güterverkehr wird die Anzahl fahrbarer Trassen analytisch ermittelt.
- Durch Fahrplanzwänge Leistungsfähigkeit in Nord-Süd-Richtung nördlich Lüneburg höher.
- Gleisnutzung Lüneburg – Uelzen für hohe SGV-Leistungsfähigkeit Süd-Nord angepasst.



https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6_mediathek/downloads/dreigleisiger_ausbau/190404-HHBH-Bewertung-3-Gleis-Lueneburg-Uelzen-Drittes-Treffen-Teil2.pdf S. 15

- Die ausgewiesenen **Güterzugzahlen** unterstellen, dass **keine Ausweitung des Angebots im SPNV/SPFV** ggü. 2019 stattfindet.
- Die Zugzahlen setzen einen **leistungsfähigen Ausbau der Knoten** voraus.

4.3. Diese Überlastung kann in wenigen Jahren beseitigt werden!

- Mit der Optimierung der Dreigleisigkeit könnte die aktuelle Überlastung der Strecke Stelle – Lüneburg beseitigt werden. Die Auslastung läge bei 148 Züge / 143 Züge = 103 %. Reserven für Güterzüge gäbe es zudem im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr).
- In der Gegenrichtung wären sogar 161 Züge in dem Zeitraum fahrbar. Hier würde es also deutliche Reserven geben.
- Zumindest die fehlenden Weichen sollten im Rahmen der Generalsanierung eingebaut werden.
- **Die stärkste aktuelle Überlastung auf einem Streckenabschnitt der Strecke Hamburg – Hannover könnte mit dieser Maßnahme innerhalb weniger Jahre beseitigt werden.**
- **Es wäre vollkommen unverantwortlich diesen Engpass nicht schnellstmöglich aufzulösen und stattdessen auf die Fertigstellung einer Neubaustrecke in 25 bis 38 Jahren zu warten!**
- Mit der optimierten Dreigleisigkeit wäre der größte Engpass beseitigt. Allerdings verbleibt auf der Strecke Hamburg – Hannover aktuell ein Engpass zwischen Lüneburg und Uelzen und die Strecke soll zudem für zukünftige zunehmende Verkehre erweitert werden.

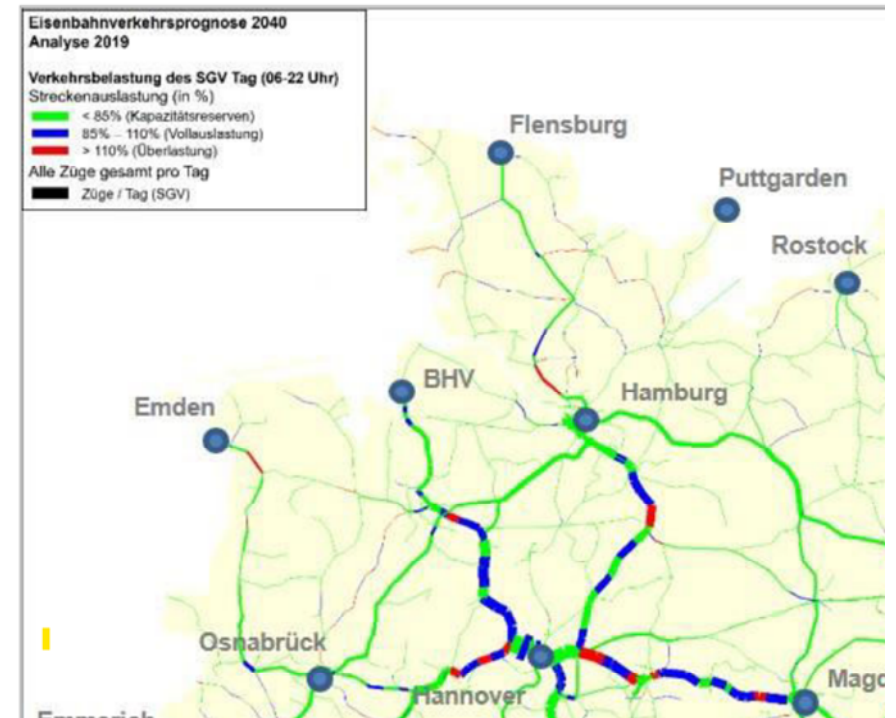
5.1. Verkehrsprognose 2040 und volkswirtschaftliche Bewertung

- Dem Bundestag wurde im letzten Jahr die Verkehrsprognose 2040 vorgelegt. Bei den Unterlagen für die parlamentarische Befassung für die Neubaustrecke Hamburg – Hannover fehlte zunächst noch die volkswirtschaftliche Bewertung mit der Berechnung des NKV. Für insgesamt 11 Vorhaben wurde im Januar 2026 diese volkswirtschaftliche Bewertung nachgereicht.
- Die nachfolgenden Ausführungen in diesem Abschnitt beziehen sich einzig auf diese grundlegenden Dokumente für die Entscheidung des Bundestages.
- Zunächst wird der Istzustand (2019) betrachtet und anschließend auf die Bewertung der beiden relevanten Projektbündel eingegangen.

5.2 Verkehrsprognose 2040, Analyse 2019

- Rechts ist die Analyse für 2019 dargestellt. Die Verkehrszahlen von 2019 bis heute haben sich nicht so stark verändert, so dass dies in erster Näherung eine gute Einschätzung für den aktuellen Stand ist. Es handelt sich um die Darstellung für den kritischen Tageszeitraum von 6 - 22 Uhr.
- **Auf der Strecke Hamburg – Hannover ist in dieser Betrachtung eine Überlastung (Rot) überhaupt nur zwischen Lüneburg und Uelzen vorhanden.**
- Dieses Ergebnis ist erklärungsbedürftig, denn wie zuvor dargestellt gibt es aktuell eine Überlastung zwischen Lüneburg und Stelle (147 % Auslastung). Die Erklärung hierfür ist, dass bei den Betrachtungen der Verkehrsprognose und der volkswirtschaftlichen Bewertung von einem sinnvollen Ausbau der Strecken ausgegangen wird. Hier wird also unterstellt, dass bereits ausreichend Weichen auf dieser Strecke vorhanden sind. Dieses Ergebnis bestätigt also die Untersuchungen der DB Netz AG im Rahmen der gläsernen Werkstatt.

https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-eisenbahnverkehrsprognose-prognosefall-1.pdf?__blob=publicationFile, S. 39



5.3. Aktuelle Bewertungen für den BVWP

- Nebenstehend ist ein Auszug aus der Liste der aktuell bewerteten Projekte angeführt. Das NKV ist jeweils auf Basis des Gesamtwertumfangs (GWU) berechnet worden. Beim Projektbünden 2 handelt es sich um die ABS/NBS Hamburg – Hannover. Das Projektbündel 3 beinhaltet bis auf das 3. Gleis von Lüneburg nach Uelzen die Bestandteile des vorherigen Vorhabens „optimiertes Alpha-E“. Das Projektbündel 3 hat von allen 11 untersuchten Vorhaben mit einem Wert von 1,9 das höchste NKV.
- Auf der nächsten Seite ist zunächst der Bezugsfall für die beiden Projekte dargestellt. Dies ist die verkehrliche Situation auf der Basis der aktuellen Prognosen im Jahr 2040 unter der Annahme, dass die aktuell zu bewertenden Projekte noch nicht umgesetzt sind.

Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV),
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile,
S. 3

NKV-Bewertungen 2024/2025		
Vorhaben	zu beginnende Teilvorhaben	NKV
Projektbündel 2: ABS/NBS Hamburg – Hannover, Hamburg – Celle – Lehrte, Knoten Hamburg	Hamburg - Hannover	1,5
Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen2, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle	ABS Bremerhaven - Bremen - Langwedel ABS Langwedel - Uelzen ABS Hameln - Elze	1,9
Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda	Hanau - Langenselbold NBS Gelnhausen - Fulda (BUV) NBS Fulda - Gerstungen (BUV)	1,5
Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau	ABS/NBS Molzau - Graben-Neudorf - Karlsruhe NBS Frankfurt a.M. - Mannheim (BUV) Wallauer Spange	1,1

5.4. Bezugsfall 2040

- Überlastung auf der Strecke von Hamburg nach Hannover gibt es nur zwischen Stelle und Uelzen. **Südlich von Uelzen sind bis Hannover ausreichend Kapazitäten vorhanden.** (Lediglich für den Güterverkehr gibt es noch einen Engpass nördlich von Lehrte.)
- Bereits auf Basis dieser Erkenntnis ist unverständlich, warum eine Neubaustrecke von Hamburg nach Hannover nötig sein sollte um die Überlastungen zu beseitigen.

Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV),

https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projekt-dossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile , S. 14

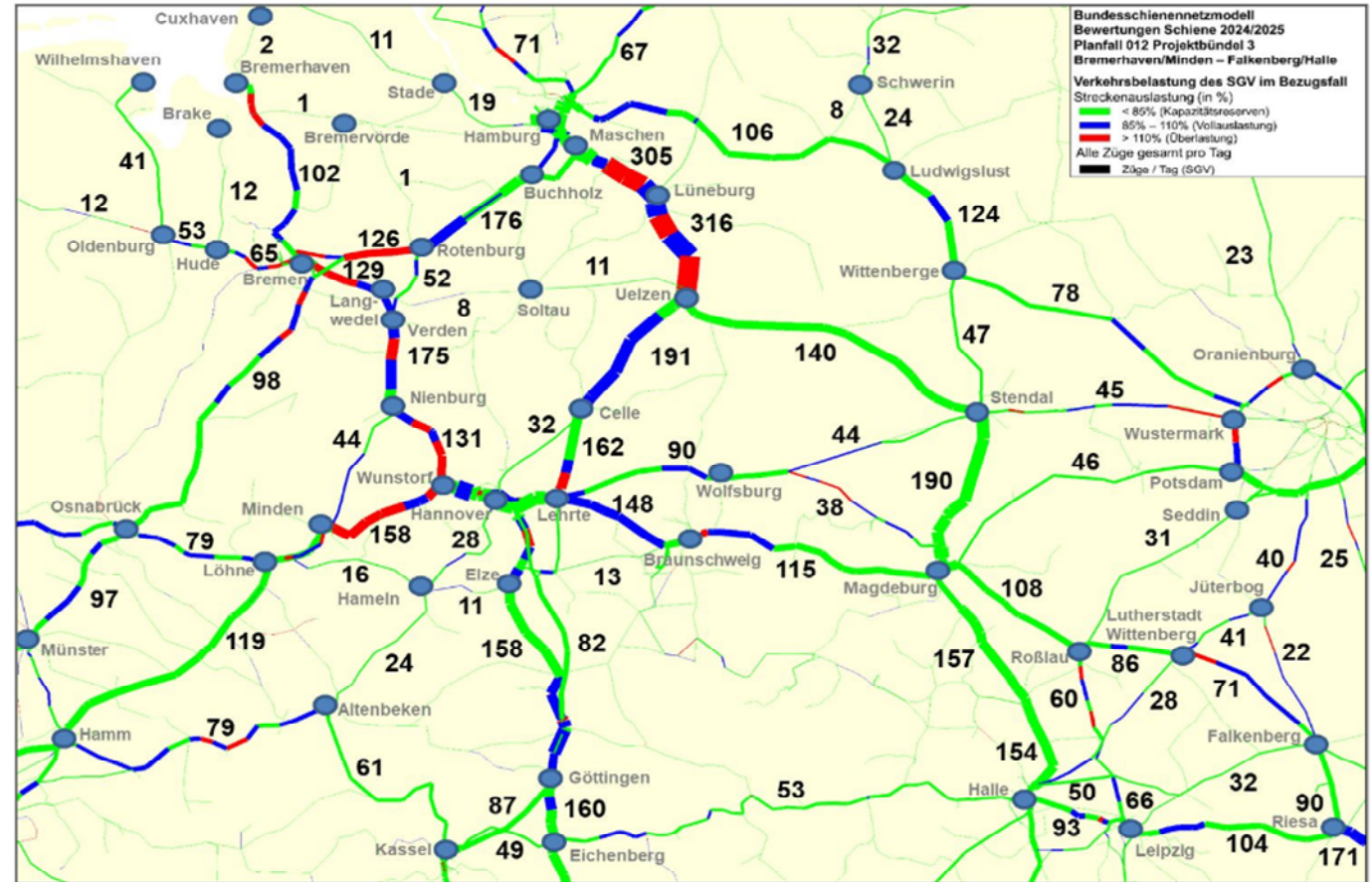


Abbildung 6: Verkehrsbelastungen des SGV im Bezugsfall

5.4. Planfall für Projektbündel 3

- Hier erkennt man deutlich, wie die Überlastungen im Bereich Bremen/Hannover beseitigt sind.
- Aber auch auf der Strecke Hamburg – Hannover sind die Überlastungen zwischen Stelle und Lüneburg beseitigt. Auch die Überlastung nördlich von Lehrte ist aufgelöst. Hier ist deutlich zu erkennen, wie die einzelnen Maßnahmen des Bündels (Alpha-E Maßnahmen) zusammenwirken und Engpässe auflösen.

Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV),
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile
, S. 15

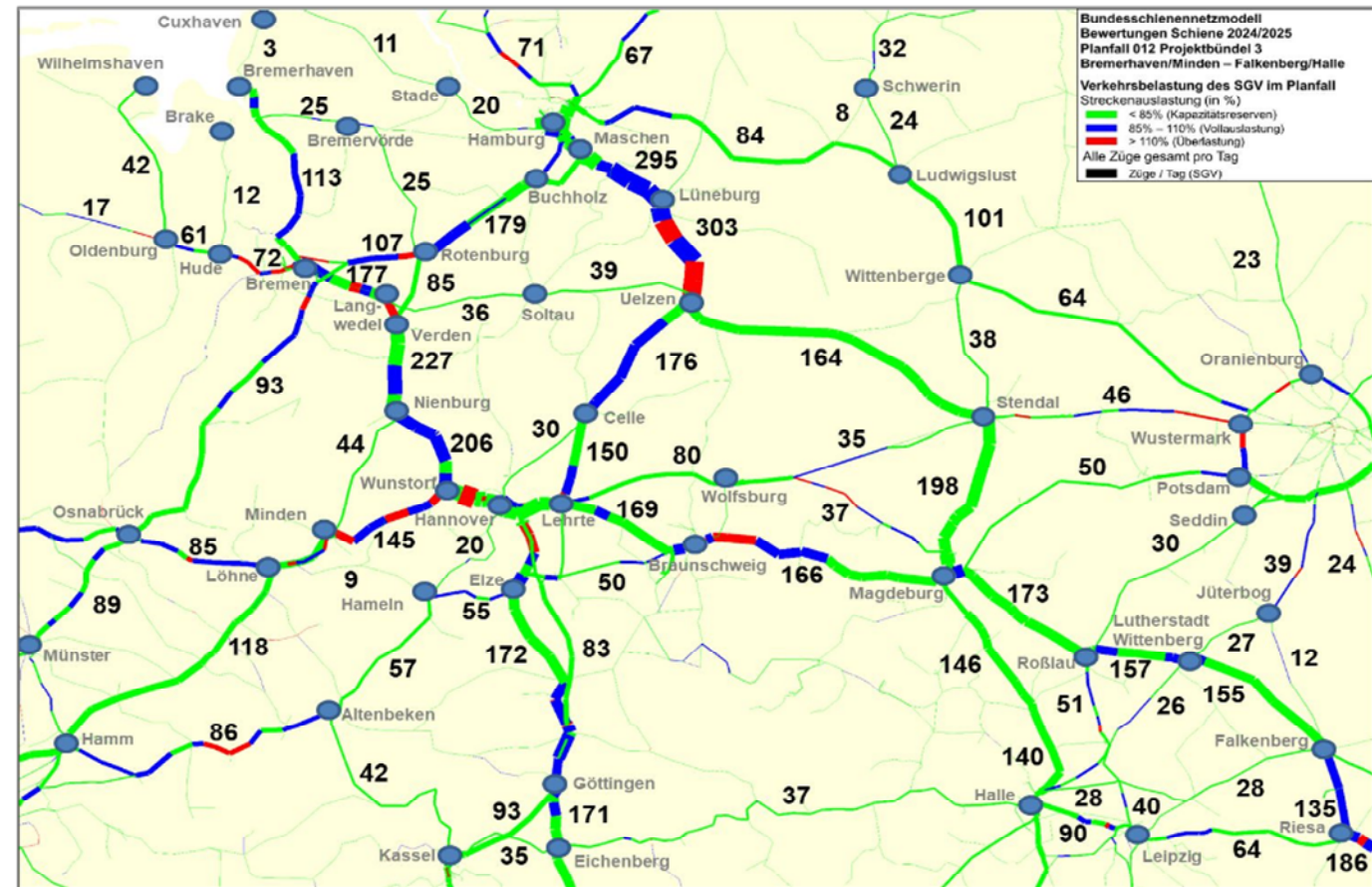


Abbildung 7: Verkehrsbelastungen des SGV im Planfall

5.5. Fazit: Projektbündel 3 um das 3. Gleis Lüneburg - Uelzen ergänzen!

- Es ist ganz deutlich zu sehen, dass bei Umsetzung des Projektbündels 3 auf der Strecke Hamburg – Hannover lediglich ein Engpass zwischen Lüneburg und Uelzen verbleibt.
- **Würde das Projektbündel 3 um das 3. Gleis von Lüneburg nach Uelzen ergänzt, wären alle Engpässe auf der Strecke Hamburg Hannover aufgelöst.**
- **Da das Projektbündel 3 ein NKV von 1,9 hat ist davon auszugehen, dass dieses Projekt auch bei der Ergänzung mit dem 3. Gleis Lüneburg – Uelzen und der Verwendung der Gesamtwertprognose ein NKV von deutlich über 1 hat.**
- Ein weiterer Vorteil wäre, dass eine Fertigstellung des 3. Gleises Lüneburg – Uelzen bis 2040 realistisch ist, während bei der Neubaustrecke mit einer Fertigstellung erst 2050 bis 2063 gerechnet werden kann.

5.6. Zeit bis zur Fertigstellung für ein 3. Gleis Lüneburg - Uelzen

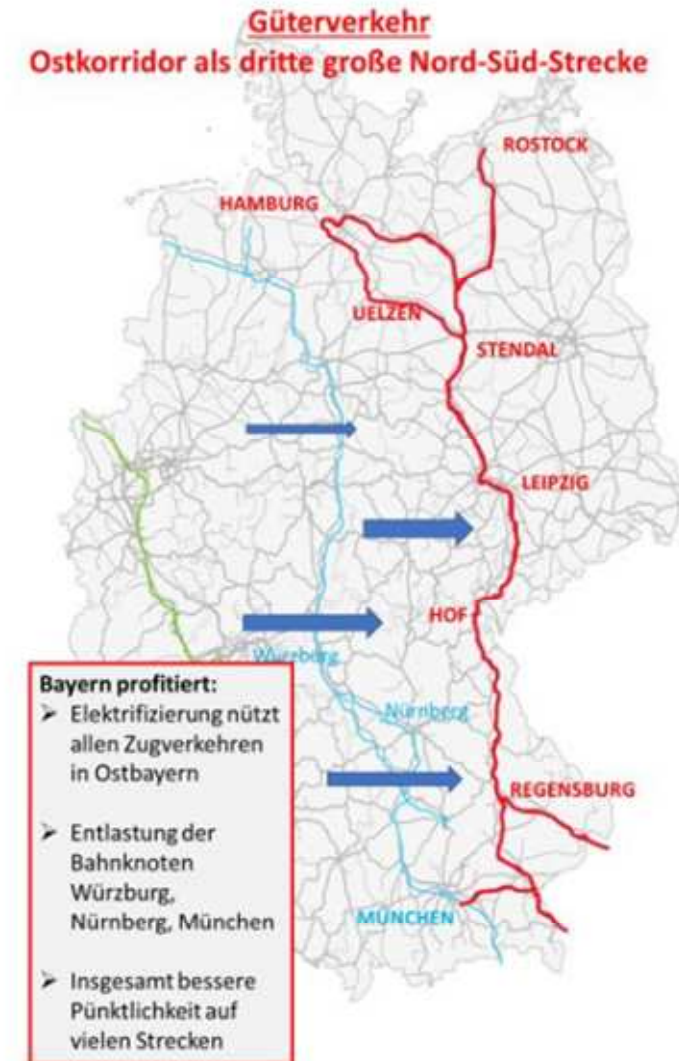
- Das 3. Gleis zwischen Stelle und Lüneburg:
Entfernung: 27,3 km
Es wurden 35 Kilometer neue Gleise gebaut.
Planungsbeginn 2001
Baubeginn 2009
Fertigstellung 2014
Die Entfernung Lüneburg – Uelzen beträgt 35 km
Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Lehrte%E2%80%93Hamburg-Harburg
- Bei diesem vergleichbaren Vorhaben betrug also die Zeit vom Planungsbeginn bis zur Fertigstellung insgesamt 13 Jahre. Die reine Bauzeit betrug 5 Jahre. Allerdings gibt es schon Vorplanungen aus der gläsernen Werkstatt für das 3. Gleis Lüneburg – Uelzen und denkbar wäre, die Generalsanierung für gewisse Vorbereitungen zu nutzen, so dass es durchaus auch schneller gehen könnte.

5.7. Reserven für den Güterverkehr

In der Darstellung für den Planfall für Projektbündel 3 ist deutlich zu erkennen, dass die nördliche Zulaufstrecke für den Ostkorridor (Hamburg – Wittenberge – Stendal) noch deutliche Reserven hat.

Darstellung der DB InfraGo vom 11.06.2024, deutlich wird, dass der Ostkorridor von Hamburg aus sowohl über Uelzen als auch über Wittenberge (nördliche Route) angesteuert werden kann.

http://europabrunnendeckel.de/download/RadwegBahn_VO_24_210_45_61.pdf ,S. 16 im Gesamtdokument

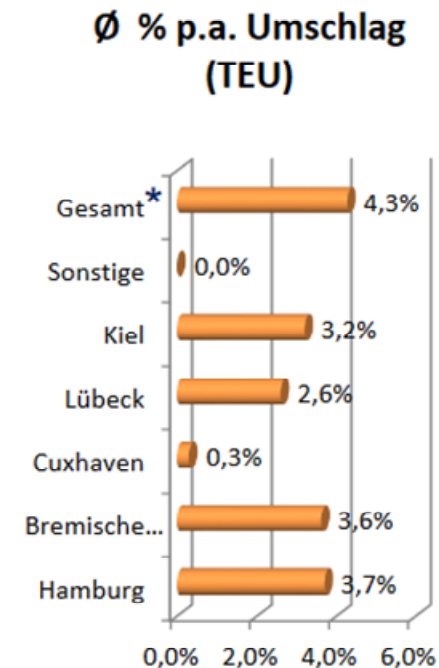
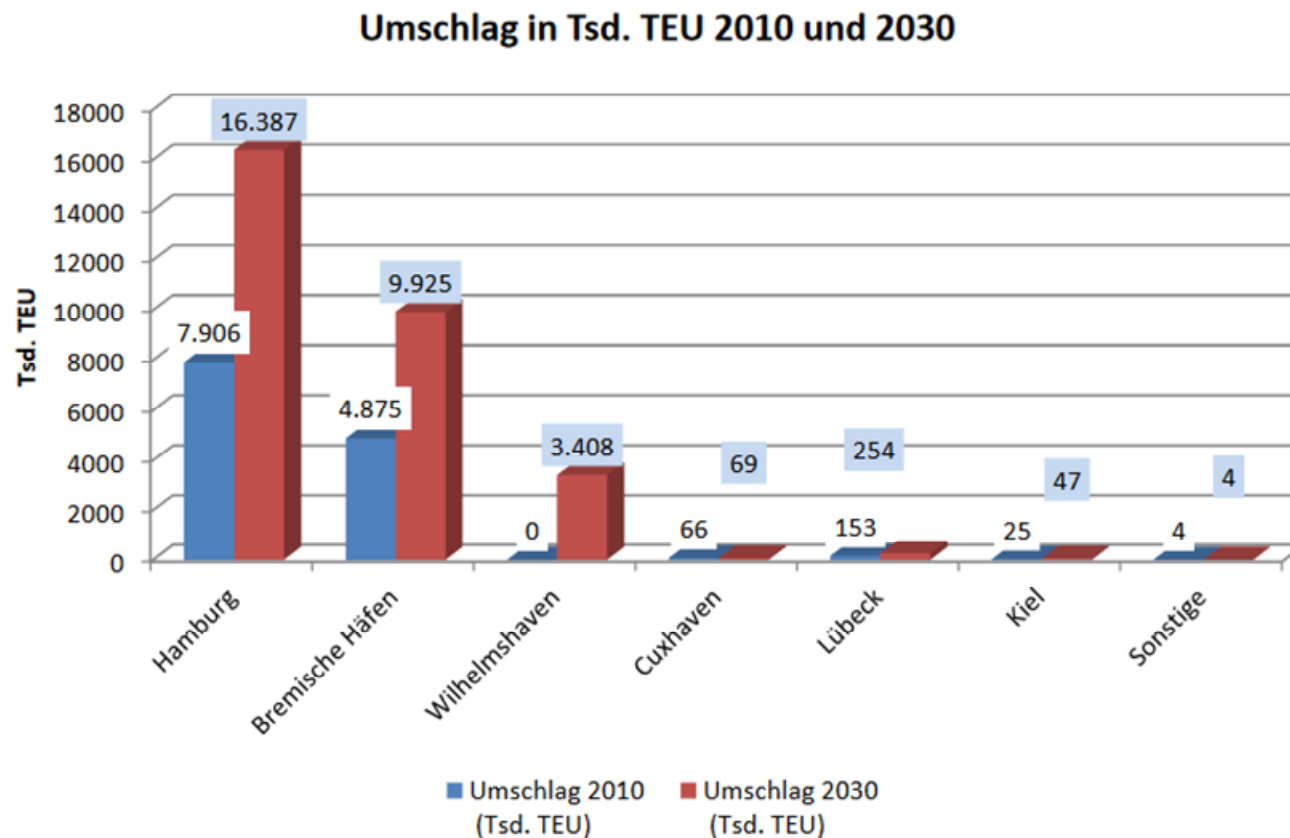


6.1. Hintergrund Güterverkehrsentwicklung

- Alpha-E wurde auf die Prognosen für das Jahr 2030 ausgelegt. Es wurde von einem sehr starken Anstieg der Güterverkehre ausgegangen.
- Die aktuelle Prognose für die Anzahl der Güterzüge auf der Strecke Hamburg – Hannover für 2040 ist um 8 % niedriger als der ursprüngliche Wert für 2030.¹⁾
- Allerdings ist auch dieser Ansatz noch sehr hoch und erscheint angesichts der tatsächlichen Entwicklung als zu hoch.
- Im Dialogforum Schiene Nord wurde für den Hamburger Hafen von 2010 bis 2030 eine Zunahme des Containerumschlags um **107 %** unterstellt. (siehe Grafik auf der nächsten Seite).
- Von 2010 bis 2025 gab es allerdings nur einen Anstieg **von insgesamt 5 %**. (siehe übernächste Seite)

1) Schreiben des Bundesverkehrsministeriums

Prognose aus dem Dialogforum Schiene Nord für 2030



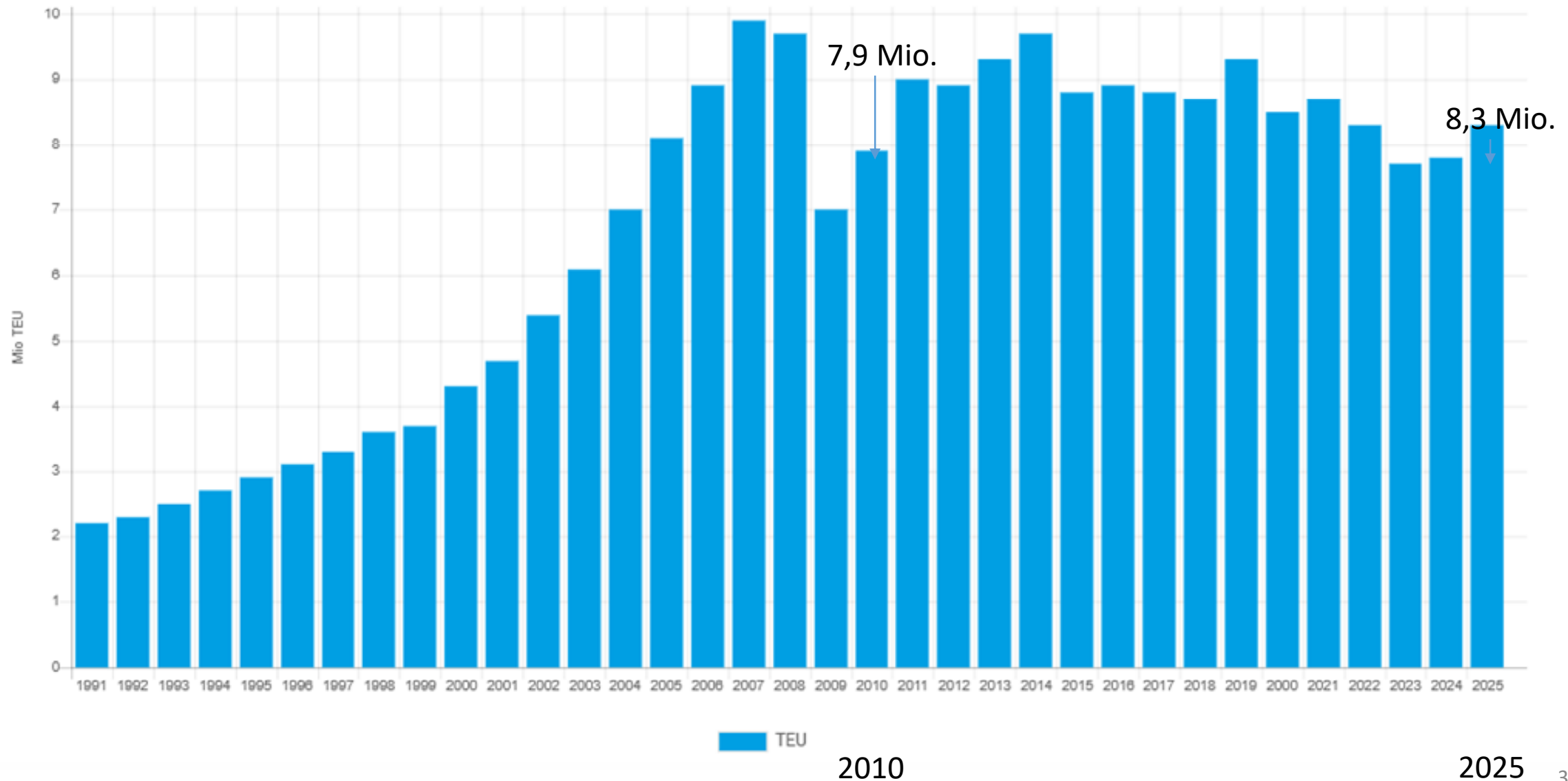
Die Wachstumsraten beim Containerumschlag der deutschen Seehäfen 2010 – 2030 werden sich spürbar verringern!

*) die 4,3 % durchschnittliches Wachstum beinhalten auch den Anstieg des Umschlagsvolumens von Wilhelmshaven.

Celle, 24 April.2015

24

Containerumschlag gesamt 1991 - 2025, in Millionen TEU



6.2. Massengüter und Prognoseverfehlungen

- Bei den Massengütern wird es bei den Energiegütern (Kohle, Koks, Mineralölprodukte) aufgrund der Energiewende einen starken Rückgang geben. (Strom wird in Leitungen und Wasserstoff überwiegend in Pipelines transportiert werden.)
- Mit der zunehmenden Elektrifizierung der LKW werden die Nachteile von LKWs beim Klimaschutz abnehmen und wenn autonomes Fahren sich durchsetzen wird, wird es eine Wettbewerbsverschiebung zugunsten der Straße geben.
- Auch die bisherigen Prognosen für den Schienengüterverkehr im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung waren regelmäßig deutlich zu hoch.¹⁾ So haben z.B. die Pläne 1992 und 2010 jeweils eine Verdopplung des Schienengüterverkehrs prognostiziert. Diese ist aber bei weitem nicht eingetreten.
- Bei der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt wurden 163 Güterzüge pro Tag prognostiziert, tatsächlich ist aber in mehreren Jahren bisher nur 1 Güterzug hier gefahren.

1) Siehe z.B.: **Rückblick auf die Erwartungen und Erfahrungen mit der Bundesverkehrswegeplanung**, Hans-Peter Wyderka, Geschäftsführer DVWG Niedersachsen-Bremen: Schwache Prognostik – Guter Plan, Hannover 27.10.2025

7. Der 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt

- Dieser Fahrplan erfordert massive Ausbaumaßnahmen, so dass der parlamentarische Staatssekretär Theurer von einer Realisierung 2070 sprach.
- Die Fahrzeit der ICEs Hamburg – Hannover ist im 3. Gutachterentwurf 63 Minuten.
- Die Fahrzeitanforderung wurde einfach vom zweiten zum dritten Gutachterentwurf um 10 Minuten verschärft. (63 Minuten statt 73 Minuten).
- Die An- und Abfahrzeiten im Hamburger Hbf. im 3. Gutachterentwurf haben mit einem Null-Knoten nichts zu tun. Der Hamburger Hbf. hätte auch ohnehin viel zu wenige Gleise. Die Grafik auf der nächsten Seite stellt den Fahrplan für Hamburg und Hamburg-Harburg aus dem 3. Gutachterentwurf dar.
- Der Bundestag hat sich für einen Deutschlandtakt ausgesprochen aber nicht diesen Fahrplanentwurf beschlossen.

https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6wYikPsl1G47nWJw5MHEhn/a0dbf1f255f2cfd6bf033941280da2ba/Netzgrafik_3._Entwurf_Nord.pdf

14 51 21
08 38

S4 ohne Halt zwischen Pinneberg und Elbgaustraße und weiter in den bestehenden Citytunnel

Zugkategorien

- FV (Fernverkehr)
- FR (Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr)
- Express (beschleunigter Regionalverkehr)
- Nahverkehrszug (Bedienung in der Regel aller Halte)
- S-Bahn

Frequenzen

- Zug verkehrt stündlich
 - - - - - Zug verkehrt alle 2 Stunden
 - . - . - Zug verkehrt nur in der HVZ

8.1. Hintergrund Dialogforum Schiene Nord

- Zeitraum: Februar bis November 2015
- Dialogforum Schiene Nord (2015): 94 Vertreter von Bürgerinitiativen, Gemeinden, Städten, Landkreisen, Verbänden sowie zahlreiche Vertreter der DB und des Bundesverkehrsministeriums sowie viele hinzugezogene Sachverständige.
- Ziel: Güterverkehr gehört möglichst auf die Schiene
- Problem: Für die Durchgangsregion bringt er nur Nachteile
- Anfangs große Skepsis, wie ein Konsens aussehen könnte

8.2. Basis für den breiten Konsens

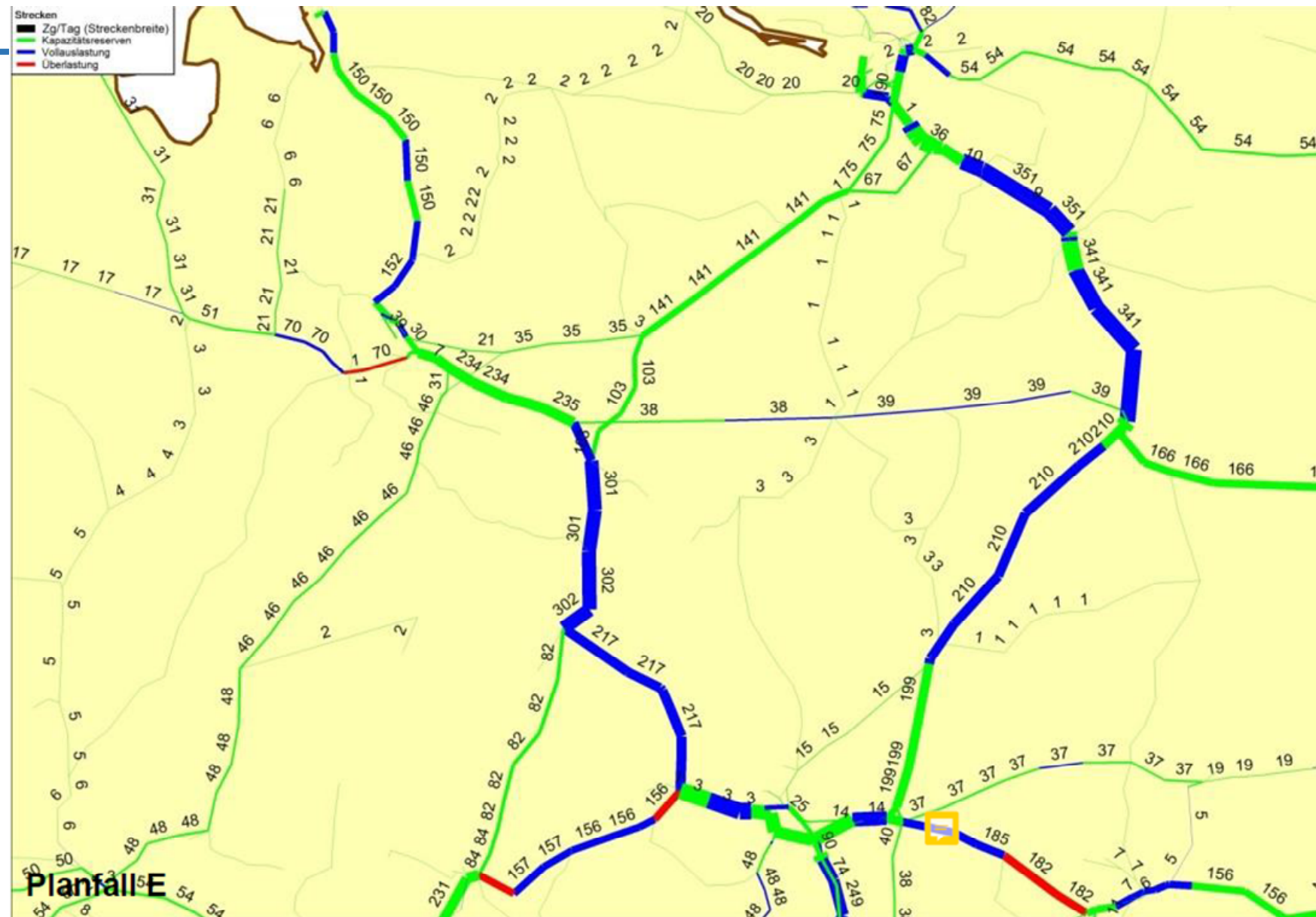
- Deutliche Vorteile der Alpha-Variante bei der Beurteilung der vom Dialogforum aufgestellten Kriterien
- Verknüpfung der Variante mit den
„Bedingungen der Region“ (BdR):
Durch übergesetzlichen Lärmschutz und weitere Maßnahmen müssen die Belastungen gegenüber heute zumindest kompensiert werden, wenn möglich verringert!
- Ergebnis: Abschlussdokument mit breiter Zustimmung

8.3. Was ist Alpha-E?

- **Alpha-E ist nicht der Ausbau einer Strecke, sondern schafft die notwendigen Kapazitäten mit Maßnahmen auf verschiedenen Strecken bzw. im Zusammenspiel vieler Maßnahmen. Für die Kapazitätssteigerung von Hamburg nach Süden sind folgende Maßnahmen relevant:**

8.4. Kapazitätssteigerung von Hamburg nach Süden a)

- **3. Gleis Lüneburg – Uelzen:** Kapazitätserhöhung (Engpassbeseitigung) auf der Strecke Hamburg – Lüneburg – Hannover
- **2. Gleis Rotenburg – Verden:** Kapazitätserhöhung (Engpassbeseitigung) auf der Strecke Hamburg – Rotenburg – Verden – Hannover
- **Elektrifizierung der Amerikaline** (Uelzen – Langwedel) und zusätzliche **Kreuzungsbahnhöfe:** Damit werden kürzere Wege für Gütertransporte von Bremerhaven und Wilhelmshaven nach Osten bzw. über den Ostkorridor nach Süden möglich. Im Planfall sind es 38 Güterzüge täglich. Diese müssten andernfalls den Weg über Hamburg und Lüneburg nach Uelzen nehmen und würden dabei auf beiden Strecken (Hamburg – Bremen und Hamburg – Hannover) Kapazitäten blockieren.



- Der Bundesgutachter hat Alpha-E eine Leistungsfähigkeit von 351 Güterzügen am Tag bescheinigt, tatsächlich waren es im Jahr 2022 hingegen 190.

BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH:
 Untersuchungsraum Hamburg/Bremen –
 Hannover Schienenverkehr im Bezugsfall
 2030 Y, Dialogforum Schiene Nord,
 06.10.2015 in Celle, S. 33

<https://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/2b19cfb4fb68c9d363c74ef07605f6f6>

8.5. Kapazitätssteigerung von Hamburg nach Süden b)

- Verschiedene kapazitätsteigernde niederschwellige Maßnahmen (Blockverdichtung, Überholbahnhöfe, Überwerfungsbauwerke) auf verschiedenen Streckenabschnitten.
- Reserven gibt es insbesondere indem der Ostkorridor auch über die Strecke Hamburg – Wittenberge angesteuert werden kann. Insgesamt wurden Reserven von ca. 100 Trassen festgehalten.

9. Umsetzbarkeit

- Letztlich handelt es sich bei der jetzt von der DB InfraGo vorgeschlagenen Variante um **eine Variante der Y-Trasse**. Diese wurde 1992 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und hat über 20 Jahre dringend notwendige Ausbauprojekte blockiert (z.B. 2. Gleis Rotenburg – Verden, z.B. Bau von Weichen beim 3. Gleis Stelle - Lüneburg). Über eine Aufnahme in das Landesraumordnungsprogramm ist die Planung nicht hinausgekommen. Mit einer Konzentration auf die Neubauplanung droht sich diese Geschichte zu wiederholen. Die Neubaustrecke stößt auf starken Widerstand und würde immense finanzielle Mittel benötigen. Bisher sind von den benötigten 14,12 Mrd. € gar keine finanziellen Mittel für die Neubaustrecke vorhanden.

10. Schlussbemerkung

- Im Internet sind jetzt noch die Schlussworte von dem parlamentarischen Staatssekretär Ferlemann und dem stellvertretenden Vorsitzenden der DB AG Dr. Kefer beim Dialogforum Schiene Nord aufrufbar.¹⁾ Die Lage ist immer noch dieselbe: Wir brauchen schnellstmögliche Verbesserungen auf der Schiene. Es ist nicht entscheidend ob ein Zug einige Minuten schneller ankommt, entscheidend ist, dass er wieder pünktlich ankommt. Dazu müssen alle Ressourcen gebündelt werden, um dies schnellstmöglich wieder zu erreichen. Hierbei geht es nicht nur um die finanziellen Mittel. Auch die Ingenieurskapazitäten und die Kapazitäten der Baufirmen sind begrenzt. Wir müssen diese Mittel möglichst effizient einsetzen, damit die Bahn wieder zu alter Qualität findet. Die Fortsetzung der Planungen dieser Neubaustrecke würde dem direkt entgegenlaufen.
- In der Region haben sich die Städte und Gemeinden, Landkreise und Bürgerinitiativen sehr intensiv mit dem Projekt der Neubaustrecke auseinandergesetzt und auch inhaltlich sehr tief mit der Thematik befasst. Es ist davon auszugehen, dass der Versuch der Umsetzung dieser Neubauplanung angesichts der fehlenden Evidenz spätestens vor Gericht enden wird. Allerdings wären bis dahin weitere hunderte von Mio. € an Planungskosten verschwendet worden.

1) Herr Dr. Kefer (11 Minuten, z.B. Minute 8:30 - 9:45) https://www.youtube.com/watch?v=Jvliv6_2MxMH,
Herr Ferlemann (14 Minuten, z.B. die ersten 2 Minuten) https://www.youtube.com/watch?v=HU3qjfKaB_c

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)68-H

vom 24.04.2026

öff. Anhörung 20.04.2026



An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
Herrn Tarel Al-Wazir, MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Hamburg, 20.04.2026

III-3-200

**Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages
zur Aus-/ Neubaustrecke Hamburg – Hannover am 20.04.2026
Stellungnahme des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)**

Sehr geehrter Herr Al-Wazir,
sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie vielen Dank für die eingeräumte Möglichkeit, im Rahmen der öffentlichen Anhörung zur Aus-/ Neubaustrecke Hamburg – Hannover eine Stellungnahme abgeben zu können.

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) ist der Bundesverband der 140 am Seegüterumschlag in den Häfen beteiligten Betriebe in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der ZDS vertritt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der Unternehmen. Der ZDS setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken und ihre Standortbedingungen zu sichern.

Die deutschen Seehäfen sind Dreh- und Angelpunkte für den Wirtschafts- und Industriestandort Deutschland. Mehr als zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden über die Seehäfen abgewickelt. Dabei schlagen deutsche Seehafenbetriebe rund 285 Mio. Tonnen Container, Stück- oder Massengüter Güter um. Diese Güter haben ihren Ursprung vor allem im Binnenland bzw. sind für das Binnenland bestimmt. Der Güterumschlag in den Seehäfen hängt daher von leistungsfähigen Anbindungen des Binnenlandes an die Seehäfen ab. Der Verkehrsträger Schiene ist dabei von zentraler Bedeutung und dominiert insbesondere auf längeren Strecken.

ZDS - Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

HAMBURG Am Sandtorkai 2 | D-20457 Hamburg | Tel. +49 40 88 36 57 87 0 | Fax +49 40 88 36 57 88 8

BERLIN Leipziger Platz 8 | D-10117 Berlin | Tel. +49 30 22 01 25 69

info@zds-seehaefen.de | www.zds-seehafen.de | VR-Nr.: 6833 | Steuer-Nr.: 17/437/01093

Die Seegüterverkehrsprognose 2040 geht von einer insgesamt moderaten Steigerung der Ladungsmengen aus. Entscheidend dabei sind die Containerverkehre als Wachstumstreiber, die um 1,7 Prozent bis 2040 zulegen sollen. Insbesondere für die Container-Hinterlandverkehre wird eine Steigerung zwischen 2 und 4 Prozent vorausgesagt. Ein überdurchschnittliches Wachstum wird für den kombinierten Verkehr prognostiziert.

Die erst vor Kurzem veröffentlichte Eisenbahnverkehrsprognose 2040 des Bundes enthält bedenkliche Kernaussagen zum Hafenhinterland: Sie rechnet mit deutlich mehr und stärkeren Überlastungen als in der Basisprognose – besonders betroffen seien Ballungsräume und Hauptkorridore. Tagsüber entstünden zukünftig massive Einschränkungen durch Mitnutzung des Schienenpersonenverkehrs (SPV) – auf einzelnen Strecken sei deshalb gar kein Schienengüterverkehr (SGV) möglich. Rund 90.000 Züge pro Jahr seien nicht fahrbar, dies entspreche 44,1 Mio. Tonnen bzw. 63 Prozent des potenziellen Güterwachstums bis 2040. Rund ein Drittel der nicht fahrbaren Züge stehe mit den Seehäfen im norddeutschen Raum und ein weiteres Drittel mit den grenzüberschreitenden Verkehren im Süden in Verbindung.

Die Schienenstrecke Hamburg–Hannover ist deshalb strategisch betrachtet kein regionales, sondern ein Schlüsselprojekt im gesamten norddeutschen Hafen-Hinterland-System. Ihre Bedeutung ergibt sich daraus, dass sich hier mehrere Funktionen überlagern: Hauptachse für Containerverkehre aus Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven, Teil europäischer Güterverkehrskorridore (Skandinavien–Mittelmeer) und zugleich hochbelastete Mischverkehrsstrecke mit dicht getaktetem Personenverkehr.

1. Strategische Rolle für die norddeutschen Seehäfen

Die Strecke ist gewissermaßen die „Hauptschlagader“ der schienengebundenen Seehafenhinterlandverkehre. Als Zentralachse verbindet sie die deutschen Seehäfen mit den Industriezentren in Niedersachsen, NRW und Süddeutschland sowie den europäischen Wirtschaftsräumen (Schweiz, Österreich, Italien, Osteuropa). Die Strecke ist Teil mehrerer TEN-T-Korridore (europäische Hauptverkehrsachsen) und ein großer Teil der containerisierten Güter verlässt die Häfen über genau diesen Korridor Richtung Süden. Anders gesagt: Wenn über diese Strecke kein verlässlicher SGV möglich ist, funktioniert ein erheblicher Teil der deutschen Export- und Importlogistik nicht effizient.

2. Engpasscharakter der vorhandenen Infrastruktur

Die Strecke ist bereits heute strukturell überlastet – und das nicht nur punktuell. In der verkehrswissenschaftlichen Praxis gelten mehr als 100 % Auslastung als kritisch, mehr als 115 % als überlastet. Die Kapazitätsgrenzen sind überschritten: Für die Strecke Hamburg–Hannover werden Werte von deutlich über 130 bis zu 150 Prozent genannt. Das bedeutet: Die Fahrpläne sind extrem dicht – kleine Störungen führen zu Kettenreaktionen.

Die Strecke wird gleichzeitig genutzt von Hochgeschwindigkeits- und Fernverkehren (ICE), Regionalverkehren sowie schweren Güterzügen mit langsamer, unterschiedlicher Beschleunigung. Die Folgen sind Trassenkonflikte: Güterzüge müssen häufig warten, überholt werden und /oder Umwege fahren. Das reduziert die effektive Streckenkapazität deutlich.

Für den Seehafenhinterlandverkehr bedeutet das konkret: Unzuverlässige Transportzeiten, Verlust an Planbarkeit (kritisch für Wirtschaft und Industrie), geringere Umlaufgeschwindigkeit der Züge sowie ineffiziente Nutzung von Lokomotiven, Waggons und Personal. Wichtig ist dabei: Nicht die absolute Kapazität allein ist das Problem, sondern die fehlende Robustheit des Systems. Zusätzliche Effekte sind eingeschränkte Flexibilität bei Bahnverkehren, eine höhere Abhängigkeit vom Lkw und eine geringere Attraktivität für neue Industrieansiedlungen. Besonders kritisch erscheint dies im Kontext der Energiewende (z. B. Offshore, Wasserstoff) sowie der Transformation der Industrie.

3. Strategische Folgen für die Seehäfen

Die norddeutschen Häfen sind stark auf die Bahn angewiesen (systemische Abhängigkeit): Der Hamburger Hafen hat einen besonders hohen Bahnanteil im Containerhinterlandverkehr (rund 60 Prozent), Bremen/Bremerhaven sind ebenfalls stark schienenorientiert (über 50 Prozent) und Wilhelmshaven ist strategisch auf Wachstum über Schiene angewiesen. Ergo: Wenn die Schiene nicht liefert, entsteht ein Systemlimit für Seehafenwachstum.

Die Seegüterverkehrsprognose prognostiziert zusätzliche Hinterland-Containerverkehre in den Jahren 2019–2040 von 3,9 Mio. TEU. Bei einem angenommenen Schienenanteil von 45–55 Prozent bedeutet dies 1,8 bis 2,2 Mio. TEU pro Jahr auf der Schiene.

Übersetzung in Güterzüge: Für eine konservative Infrastrukturrechnung kann man mit 80–90 TEU je Ganzzug arbeiten. Das ist eine nüchterne Planungsannahme; die tatsächliche Auslastung schwankt je nach Relation, Behältermix und Zuglänge. Damit ergeben sich rund 19.500 bis 26.900 zusätzliche Containerzüge pro Jahr.

Umgerechnet auf den Tag: Selbst bei vorsichtiger Annahme landet man bei einer Größenordnung von 50 bis 75 zusätzliche Züge pro Tag im gesamten Nordseehafen-Hinterlandssystem der drei großen Containerhäfen.

Die Strecke Hamburg–Hannover ist heute bereits massiv angespannt. Während das BMV für die Strecke eine Auslastung von 147 % nennt, beschreibt ein DB-Projektbrief die Lage noch anschaulicher: rund 245 Züge pro Tag treffen auf eine Infrastruktur, die nur für etwa 185 Züge ausgelegt ist. Das ist schon heute ein Defizit von ungefähr 60 Zügen pro Tag.

Legt man die hergeleiteten 50–75 zusätzlichen Containerzüge pro Tag daneben, wird klar: Ein erheblicher Teil dieses Zusatzbedarfs läuft über den Korridor Hamburg–Hannover oder seine eng verbundenen Zuläufe. Schon ohne neues Wachstum fehlt dort heute Größenordnung 60 Züge/Tag an robuster Kapazität. Mit Wachstum braucht das System nicht nur „ein bisschen Optimierung“, sondern eine echte Kapazitätserweiterung.

Im Wettbewerb untereinander konkurrieren Häfen nicht nur über Kaikapazität, sondern über Hinterlandanbindungen, Zuverlässigkeit und Gesamtkosten der Lieferkette. Konkurrenzhäfen (wie z. B. Danzig, Rotterdam oder Antwerpen) investieren massiv in Güterverkehrskorridore und leistungsfähige Hinterlandterminals. Engpässe im deutschen Schienennetz wirken daher für deutsche Seehäfen direkt als Wettbewerbsnachteil im internationalen Maßstab.

In der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wirkt der Streckenengpass wie ein Flaschenhals mit Multiplikatoreffekt.

Ohne Aus- oder Neubau: werden die Wachstumspotenziale der Häfen begrenzt, nimmt die Verkehrsverlagerung auf die Straße zu, steigen die (Hafen)Logistikkosten systemisch und verliert die Industrie Standortvorteile.

Mit Aus- bzw. Neubau: findet eine Entkoppelung von Personen- und Güterverkehren statt, gelingt ein deutlicher Kapazitätssprung, werden die Lieferketten stabiler und erfolgt eine bessere Integration in die europäischen Kernnetzkorridore.

In der strategischen Einordnung ist die Strecke Hamburg–Hannover daher kein isoliertes und regionales Infrastrukturprojekt, sondern ein kritischer Engpass im Gesamtsystem der deutschen Außenwirtschaft.

4. Volkswirtschaftliche Effekte

Mit einem signifikanten Kapazitätsausbau sind für die deutsche Seehafenwirtschaft vor allem vier Effekte zu erwarten:

- bei mehr Kapazität und höherer Betriebsstabilität sinken die indirekten Logistikkosten: weniger Wartezeiten, weniger Puffer, weniger Umleitungen, geringere Unzuverlässigkeit in der Lieferkette.
- die Fähigkeit der Häfen steigt, zusätzliche Mengen klimafreundlich über die Schiene abzuwickeln; das ist besonders wichtig, weil der Bund die Schienenanbindung ausdrücklich als entscheidenden Wettbewerbsvorteil der deutschen Seehäfen bezeichnet.
- die Resilienz der Häfen erhöht sich gegenüber Störungen und Krisen.
- die Position im Wettbewerb mit Rotterdam, Antwerpen-Brügge und Danzig verbessert sich: diese haben im vergangenen Jahrzehnt Marktanteile gewonnen, während die deutschen Containerhäfen Marktanteile verloren haben.

Für die Industrie im Hinterland liegt der Nutzen vor allem in höherer Planungssicherheit. Deutschland ist stark export- und importabhängig; Häfen sind die Schnittstelle für Vorprodukte, Energie, Rohstoffe und Containerverkehre. Wenn die Hinterlandsschiene verengt ist, wird daraus für Industrie und Handel kein lokales, sondern ein nationales Kostenproblem: längere und volatilere Lieferzeiten, höhere Sicherheitsbestände zur Vorhaltung, mehr Lkw-Ausweichverkehre und eine schwächere Standortattraktivität für schienenaffine Produktion und Logistik.

Bezogen auf Beschäftigung und Wertschöpfung sollte man zwischen drei Ebenen unterscheiden: Kurzfristig erzeugt der Bau selbst Nachfrage in Planung, Bau, Ausrüstung und Zulieferung. Mittel- und langfristig sind die wichtigeren Effekte jedoch indirekt: bessere Erreichbarkeit stärkt den Hafenumschlag, Logistik, Umschlagnahe Dienstleistungen sowie industrielle Ansiedlungen im Hinterland. Das ist relevant, weil die hafenaffine Wirtschaft rund 1,35 Millionen Beschäftigte und die Häfen direkt und indirekt sogar bis zu 5,6 Millionen Arbeitsplätze sichern. Der volkswirtschaftliche Hebel liegt also vor allem in der Absicherung und Erweiterung bestehender Wertschöpfungsketten.

Ohne signifikanten Kapazitätsausbau ist die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen langfristig gefährdet. Gefährdet deshalb, weil diese ihre Stärke traditionell gerade in der leistungsfähigen Hinterlandanbindung haben; wenn diese Stärke erodiert, verlieren sie einen ihrer wichtigsten relativen Vorteile. Nicht automatisch vernichtet, weil Wettbewerbsfähigkeit zusätzlich von Terminalproduktivität, seewärtiger Zufahrt, Gebühren, Digitalisierung, Energieinfrastruktur und verlässlichen Rahmenbedingungen abhängt. Die Schiene ist also nicht der einzige Hebel, aber ein zentraler und im norddeutschen Hafensystem ein besonders systemrelevanter.

Neben der kurzfristig dringend notwendigen Ertüchtigung und Optimierung der Bestandsstrecke mit Kapazitätserweiterung führt aus den dargelegten Gründen an einem zweigleisigen Neubau zur Engpassbeseitigung perspektivisch kein Weg vorbei.

Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit einer Veröffentlichung unserer Stellungnahme erklären wir uns einverstanden. Der ZDS ist im Lobbyregister unter der Registernummer R004160 für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung eingetragen.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Könnner
Geschäftsführer