



Redigiertes Wortprotokoll der 29. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 20. April 2026, 13:00 Uhr
 10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
 Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
 3 101 (Anhörungssaal)

Vorsitz: Tarek Al-Wazir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Unterrichtung durch die Bundesregierung

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

BT-Drucksache 21/3150

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Kultur und Medien
 Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]
 Abg. Stefan Henze [AfD]
 Abg. Anja Troff-Schaffarzyk [SPD]
 Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]
 Abg. Jorrit Bosch [Die Linke]

Anlage

Stellungnahmen der Auskunftspersonen
 (Ausschussdrucksache 21(15)68)

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Baumgartner, Günter Donth, Michael Geissler, Dr. Jonas Jordan, Alexander Kölbl, Daniel Orthey, Harald Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Sassenrath, Carl-Philipp Simon, Björn	Bodin, Leif Erik Frauenpreiß, Christoph Grasse, Adrian Günther, Georg Oest, Florian Obner, Florian Schreiner, Felix Steineke, Sebastian Stracke, Stephan Tauschwitz, Vivian
AfD	Bochmann, René Giersch, Alexis L. Haise, Lars Henze, Stefan Kneller, Maximilian Wiehle, Wolfgang Zons, Ulrich von	Becker, Carsten Goßner, Hans-Jürgen Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Mayer, Andreas Scheurell, Volker Strauß, Otto
SPD	Cademartori, Isabel Kröber, Martin Reichardt, Truels Troff-Schaffarzyk, Anja Vöpel, Dirk Zierke, Stefan	Blankenburg, Jakob Mieves, Matthias David Rützel, Bernd Schmidt, Uwe Schwartzke, Stefan Zorn, Armand
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Al-Wazir, Tarek Broßart, Victoria Gastel, Matthias Michaelsen, Swantje Henrike	Eckert, Leon Müller, Claudia Slawik, Nyke Verlinden, Dr. Julia
Die Linke	Bosch, Jorrit Pantisano, Luigi Schliesing, David	Beutin, Lorenz Gösta Ramelow, Bodo Zerr, Anne



Liste der Auskunftspersonen (Sachverständige, Interessenvertreter und andere Auskunftspersonen)

Dr. Peter Dörsam

Bürgermeister der Samtgemeinde Tostedt und Sprecher des Projektbeirates Alpha-E
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Jens Grote

Landrat des Landkreises Heidekreis
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Matthias Hudaff

DB InfraGO AG, Leiter Großprojekte ABS/NBS Hannover–Hamburg
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke)

Prof. Dr. Lukas Iffländer

Fahrgastverband PRO BAHN e. V., Bundesvorsitzender
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Claudia Kalisch

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion Die Linke)

Lutz Könner

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS), Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Omid Najafi, MdL

Mitglied des Landtages von Niedersachsen, Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der AfD)

Kay Rabe von Kühlewein

VCD Landesverband Niedersachsen e. V., Mitglied des Landesvorstands
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer

Technische Universität Braunschweig, Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

**Einzigiger Tagesordnungspunkt**

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg**BT-Drucksache 21/3150**

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 29. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zu der Unterrichtung der Bundesregierung „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover–Hamburg“ auf Bundestagsdrucksache 21/3150. Zu unserer Anhörung darf ich ganz herzlich die folgenden Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Dr. Peter Dörsam, Bürgermeister der Samtgemeinde Tostedt und Sprecher des Projektbeirats Alpha-E, Herrn Jens Grote, Landrat des Heidekreises, Herrn Matthias Hudaff, Leiter Großprojekte bei der DB InfraGO AG, Herrn Prof. Dr. Lukas Iffländer, Bundesvorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn, Frau Claudia Kalisch, Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg, Herrn Lutz Könner, Geschäftsführer beim Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe, Herrn Kay Rabe von Kühlewein, Mitglied des Landesvorstands des VCD Niedersachsen, Herrn Omid Najafi, Mitglied des Landtags von Niedersachsen, dort Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bau und Digitalisierung, und Herrn Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer vom Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Technischen Universität Braunschweig. Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 21(15)68 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar. Eine Mitteilung noch vorab: Die SPD-Fraktion hat angezeigt, dass für die heutige Anhörungssitzung der Abgeordnete Jakob Blankenburg als stellvertretendes Mitglied in den Ausschuss eintritt. Die Abgeordnete Dunja Kreiser tritt im Gegenzug für diese Sitzung als stellvertretendes Mitglied aus.

Die Anhörung wird nach dem folgenden Verfahren durchgeführt: Die Auskunftspersonen erhalten zu Beginn Gelegenheit zu einem Eingangsstatement

von bis zu drei Minuten. An die Eingangsstatements schließen sich mehrere Fragerunden an. In einer Fragerunde steht jeder Fraktion ein Zeitkontingent von maximal fünf Minuten zur Verfügung. Innerhalb dieses Zeitkontingents sind von den Abgeordneten die Fragen zu stellen und von den Auskunftspersonen zu beantworten. Ich bitte die Kolleginnen und Kollegen, jeweils deutlich zu sagen, welche Auskunftspersonen sie befragen. Bitte beachten Sie, dass die fünf Minuten ein Block sind. Das heißt also, je kürzer die Fragen ausfallen, umso länger kann die Auskunftsperson antworten. Sollte nach den Antworten der Auskunftsperson noch etwas von den fünf Minuten übrig sein, können Nachfragen gestellt werden. Sie können aber auch noch einer zweiten Auskunftsperson eine Frage stellen. Die Obergrenze liegt aber in jedem Fall bei fünf Minuten. Die Redezeit wird Ihnen als Countdown auf dem Saalmonitor angezeigt. Wir haben für die Anhörung etwa drei Stunden vorgesehen, also bis ca. 16 Uhr. Die Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Es wird auch ein Wortprotokoll erstellt und im Internet veröffentlicht. Soweit zu den Formalien.

Gestatten Sie noch ein paar Bemerkungen. Das große öffentliche Interesse an dem Projekt zeigt sich auch hier im Saal durch die zahlreich erschienenen Zuschauerinnen und Zuschauer auf der Tribüne. Ich möchte Sie, liebe Gäste, auf einige Gepflogenheiten hinweisen. Öffentliche Anhörungen des Deutschen Bundestages dienen dazu, dass sich die Mitglieder des zuständigen Ausschusses ein vertieftes Bild über den Anhörungsgegenstand machen können und dazu die Meinungen von Expertinnen und Experten einholen. Die Öffentlichkeit kann diesen Anhörungen beiwohnen – online oder eben hier im Saal –, nimmt aber keine aktive Rolle dabei ein. Ich weise daher vorsorglich darauf hin, dass bitte auf der Tribüne keine Bekundungen von Zustimmung oder Ablehnung zu dem Gesagten hier unten getätigt werden, also weder Applaus noch „Buh“-Rufe oder anderes erfolgen. Das Hochhalten von Plakaten oder Entrollen von Transparenten unterbleibt bitte ebenso. Auch Film- oder Tonaufnahmen sind nicht zulässig. Auf die Regelungen der Hausordnung des Deutschen Bundestages wurden Sie bei Ihrer Anmeldung für den Termin heute bereits hingewiesen.

Dann beginnen wir mit den Eingangsstatements der Auskunftspersonen. Ich rufe Sie in alphabetischer



Reihenfolge auf und darf Sie bitten, sich an die Zeitbegrenzung von drei Minuten zu halten. Auch für Sie wird die Redezeit auf dem Monitor angezeigt. Herr Dr. Dörsam! Sie machen den Anfang, bitte!

Bürgermeister **Dr. Peter Dörsam** (Projektbeirat Alpha-E): Ich möchte mit der Entscheidungsmatrix anfangen, die die DB InfraGO für dieses Projekt aufgestellt hat. Dort ist auch ein Bestandsstreckenausbau dargestellt. Der hat nichts mit dem Projekt Alpha-E zu tun. Dabei sind 450 Prozent mehr neue Gleise auf der Strecke Hamburg–Hannover als bei Alpha-E vorgesehen. Dadurch ist er auch komplett unwirtschaftlich. Das hätte Ihnen aber jeder sagen können. Insofern trifft diese Matrix keine Aussage.

Generell zu der Neubaustrecke: Wir haben Gesamtkosten von 14,1 Milliarden Euro. Das ist die Gesamtwertprognose. Dies ist nicht irgendein Wert, sondern die Deutsche Bahn und das Bundesverkehrsministerium haben miteinander vereinbart, dass man künftig diesen Wert verwendet, der auch weitere Risiken, die man sonst ausblendet, mit beinhaltet. Der Grund dafür ist, dass früher immer die Kosten davongelaufen sind. Daher kalkuliert man sie jetzt gleich mit ein. Man kann jetzt aber nicht einfach sagen: Dann interessiert uns das nicht. Es wurde vereinbart, dass dies die Grundlage der Wirtschaftlichkeitsrechnung sein soll. Zentrales Element der Wirtschaftlichkeitsrechnung ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis. Dort wird aber dieser Wert nicht verwendet, sondern ein um mehr als fünf Milliarden Euro niedrigerer Wert. Wenn man diesen Wert nimmt, der als Kosten miteinander vereinbart wurde, kommt man zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,9. Dort enthalten ist aber die Prognose eines stark ansteigenden Güterverkehrs, was sich in den vergangenen Jahren aber eigentlich immer als unrealistisch erwiesen hat. Die Fertigstellung ist für 2050 avisiert. Es sind aber gleichzeitig Risiken bis 2063 benannt. Wir wissen aus der Vergangenheit, dass man das sehr ernst nehmen muss. Oft wird der Begriff „A7-Variante“ verwendet. Das ist aber keine A7-Variante. Nicht einmal zehn Prozent der Strecke weisen eine Bündelung mit der A7 auf. In aller Regel werden Ortschaften und Gemeinden zwischen der Autobahn und der ICE-Trasse eingeschlossen. Das ist keine Trassenbündelung. Die DB InfraGO hat angeführt, dass die Auslastung auf der Strecke 147 Prozent betrage und deshalb die Neubaustrecke benötigt

werde. Wir haben nachgefragt, wo die 147 Prozent sind. Die Antwort ist: Auf dem Abschnitt von Lüneburg nach Stelle. Das ist erstaunlich, denn dieser Abschnitt ist schon dreigleisig und müsste eigentlich leistungsfähiger sein als die südliche Strecke. Woran liegt das? Es gibt keine Weichen. Anders gesagt: Es wurde zwar ein drittes Gleis gebaut, aber eine Weiche gibt es nur in Winsen. Und wenn dort ein Zug hält, geht sie auch nicht. Nach Norden wird nur ein Gleis benutzt. Die Bahn hat in der gläsernen Werkstatt 2019 vorgerechnet, dass man durch den Einbau der Weichen und kleinerer Maßnahmen diese Überlastung komplett abbauen kann. Das würde in wenigen Jahren funktionieren. Unabhängig von allem anderen: Wenn man damit nicht sofort anfängt, weiß ich nicht, was man einem Pendler auf der Strecke noch sagen kann.

Dann noch kurz zu den Projektbündeln, die jetzt zur Entscheidung vorliegen. Im Projektbündel 3 sind die Maßnahmen von Alpha-E größtenteils enthalten. Wenn man das umsetzt, bleibt ein einziger Engpass: die Strecke von Lüneburg nach Uelzen. Dieses Bündel hat einen NKV von 1,9. Das müsste man auch noch einmal umrechnen, dann etwas weniger. Aber das funktioniert, da das dritte Gleis dazukommt. Wir haben eine Lösung. Ich freue mich auf die Fragen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Dörsam! Als Nächster ist Herr Grote dran.

Landrat **Jens Grote** (Heidekreis): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Gäste, mein Name ist Jens Grote. Ich bin der Landrat des Heidekreises, spreche aber auch im Interesse meiner Landratskollegen aus Celle, Harburg und Uelzen. Wenn man sich mit Menschen außerhalb unserer Region über das geplante Neubauvorhaben der Deutschen Bahn unterhält, wird einem immer wieder gespiegelt, dass der Eindruck entstanden sei, dass wir zum Schutz von ein paar Äckern nicht bereit seien, Lasten zum Wohle der Allgemeinheit zu tragen, und deshalb ein für ganz Deutschland und Europa unverzichtbares Projekt verhindern. Das ist nicht richtig. Die Region trägt schon seit Jahren, gerade in den letzten Jahren stark zunehmend, eine Vielzahl von Lasten, die der Allgemeinheit zugutekommen. Der massive Ausbau der Windenergie, der Leitungsbau für Strom und Wasserstoff – wir sind Garant auch für das Gelingen der Energiewende. Niedersachsen, und auch unsere Region, trägt 98 Prozent der Gasförderung in



Deutschland, Tendenz, gerade auch im Heidekreis, steigend. Wir sind ob unserer Lage zwischen Hamburg, Hannover und Bremen, gerade in den Landkreisen Harburg und Heidekreis, durch eine Vielzahl von Verkehren und Autobahnen betroffen. Im Landkreis Celle und im Heidekreis liegen die größten Truppenübungsplätze Deutschlands, in Bergen-Hohne einer der größten in Europa. Das Übungsgeschehen hat sich durch den Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine massiv erhöht. Und wir tragen durch unsere Landwirtschaft maßgeblich zur Ernährung der Bevölkerung bei und bewahren unsere einzigartigen Naturlandschaften für Millionen von Touristen und unsere Bevölkerung. Wir kümmern uns um Artenschutz, Artenvielfalt und wieder zu vernässende Moore.

Warum erzähle ich Ihnen das? Nach meinem Eindruck wird ein völlig falsches Bild von uns gezeichnet. Die Diskussion zu unserer Kritik an dem Neubauvorhaben geht in die falsche Richtung. Seit Jahrzehnten leiden unsere Bürgerinnen und Bürger unter schlechten Bedingungen auf der Schiene, sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Im „Dialogforum Schiene Nord“ haben wir endlich eine Perspektive auf zeitnahe Verbesserung gehabt. Diese Verbesserungen sind nicht eingetreten. Wir sind nicht einmal da, wo wir vor zehn Jahren waren. Nach wie vor leiden wir unter Schwierigkeiten für Pendler und dergleichen mehr. Jetzt reden wir wieder über die Neubaustrecke, die eine Lösung der von allen zurecht beklagten aktuellen Herausforderung sein soll. Und in der Zwischenzeit? Wir brauchen jetzt Lösungen. Wir brauchen in den nächsten Jahren Lösungen. Herr Dr. Dörsam hat eben einige Bereiche aufgezeigt. Wenn wir das jetzt in die Zukunft verlagern, passiert in der Zwischenzeit im Zweifel nichts. Das würden die Landkreise nicht überstehen. Das würden die Pendlerinnen und Pendler nicht überstehen. Daher wenden wir uns geschlossen, auch im Schulterchluss mit dem Land Niedersachsen, gegen dieses Vorhaben.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Landrat Grote! Jetzt Herr Hudaff, bitte sehr!

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Die DB hat seit 2017 den Auftrag, für die Strecke zwischen Hamburg-Meckelfeld und Hannover-Vinnhorst eine Infrastruktur zu entwickeln, die vier grundlegende Eigenschaften erfüllt. Sie muss verkehrlich engpassfrei

sein, also Kapazität bringen. Sie muss betrieblich optimal sein, also Pünktlichkeit bringen. Sie muss raumordnerisch und umweltfachlich vorzugswürdig sein, also die rechtlichen Ansprüche erfüllen. Und sie muss kompatibel mit dem Deutschlandtakt sein. Und das alles im Mischverkehr. Wir haben tatsächlich drei Jahre und zehn Monate aktive Planung von rund 300 beteiligten Fachleuten durchführen lassen. Im Untersuchungsraum wurden Korridore ermittelt und in Summe 29 Varianten untersucht, auch die Dreigleisigkeit, die Herr Dr. Dörsam angeführt hat, oder andere Varianten wie Güterverkehrsneubaustrecken. Wir haben vier Grundvarianten in der Matrix öffentlich abgebildet. Das Ganze haben wir in zwölf Informationsveranstaltungen und neun gläsernen Werkstätten, maßgeblich zur Dreigleisigkeit auf der Bestandsstrecke, öffentlich gemacht. Dort haben wir die Ideen des Projektbeirats und der Bürgerinitiativen behandelt. Das gegenständliche dritte Gleis haben wir am 7. November 2019 in allen Kriterien als gescheitert ausgeschlossen, da es die Ansprüche an den Bundesverkehrswegeplan nicht erfüllt. Denn der Bund hat schon 2016 mit vier Gleisen und erheblichen Neubauanteilen gerechnet. Das war damals das „Optimierte Alpha-E“. Des Weiteren haben wir über 200 Dialog-Termine in der Region durchgeführt.

Nur die Neubaustrecke Meckelfeld–Soltauer Heide–Bergen–Wettmar–Vinnhorst–Celle erfüllt alle Vorgaben und Ziele. Sie weist eine geringere Schallbelastung auf, nimmt einen geringeren Eingriff in den Naturschutz vor, verursacht geringere landwirtschaftliche Flächenverbräuche und hat eine kürzere Bauzeit als andere Varianten. Die Region profitiert vom Neubau zweifach: einmal im vorhandenen Netz durch Pünktlichkeit, Takt, mehr Nahverkehr sowie einer Halbierung des Güterverkehrs und zum anderen auf der Neubaustrecke durch das Potenzial für einen Express-Nahverkehr, analog Montabaur oder ähnlichen Haltestellen, die es an anderen Orten in Deutschland gibt. Es gibt eine leichtere touristische Erreichbarkeit. Der Seehafen-Hinterlandverkehr wird in Bezug auf Arbeitsplätze, Standortfaktor und Erreichbarkeit nachhaltig gestärkt. Zehn Jahre nach dem BVWP haben wir drei Jahre und zehn Monate aktive technische Planung betrieben. Beschleunigend könnten in der Zukunft wirken, dass wir rasche politische Entscheidungen bekommen, die Verwaltungsverfahren verkürzt werden und die Finanzierung für das Vorhaben gesichert wird. Was passiert – Stand heute – in



der Zwischenzeit bis zu einer Inbetriebnahme? Wir haben in der Generalsanierung neun Maßnahmen aus dem Programm zur Erhöhung der Schienenkapazität aus dem Klimaschutzpaket finanziert. Das bringt eine Kapazität von sechs Zügen in der Tagesstrecke. Wir werden ETCS als modernes Signalisierungssystem einbauen. Das bringt eine Kapazität von neun Zügen. In Summe kommen wir auf 200 Züge. Wir brauchen den Prognosen nach aber über 400. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster hat Herr Prof. Dr. Iffländer das Wort. Bitte sehr!

Prof. Dr. Lukas Iffländer (Pro Bahn): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Gäste! Vielen Dank, dass der Fahrgastverband Pro Bahn als Stimme der Fahrgäste zu Wort kommen darf. Wir haben seinerzeit gemeinsam mit dem VCD als Einzige den Kompromiss zu Alpha-E nicht unterzeichnet. Wir haben damals schon realistisch abgeschätzt, dass wir deutlich mehr brauchen. Wie sieht es für uns Fahrgäste heute aus, wenn wir uns für die Schiene entscheiden und den Zug nutzen? Wir sind permanent von Verspätungen geplagt. Züge fallen aus oder werden hinter ICEs gereiht, die mit noch mehr Verspätung ankommen. Es gibt keinen zuverlässigen Bahnverkehr mehr. Das Gleiche gilt für den Güterverkehr. Wir brauchen eine Infrastruktur, die deutlich mehr Züge aufnehmen kann. Wir haben gerade gehört, wir bräuchten eigentlich 400 Züge. In den letzten Jahren wurde die Infrastruktur stark ausgelastet. Und aktuell ist es an manchen Stellen zu viel geworden. Daher haben wir in der „Taskforce zuverlässige Bahn“ auch ernsthaft darüber diskutieren müssen, vereinzelt auch einmal Züge herauszunehmen, was eine sehr schmerzhaft Entscheidung ist. Eigentlich wollen wir ja mehr Leute in die Bahn bekommen. Dafür bedarf es Lösungen in der Region, die an mehreren Stellen ansetzen.

Zum einen brauchen wir auf der Bestandsstrecke zusätzliche Kapazitäten im Nahverkehr. An vielen Punkten ist bis zu eine Verdopplung der Kapazität geplant. Das wird mit nur einem dritten Gleis nicht funktionieren. Und es wird auch nicht funktionieren, wenn wir nur ein paar Güterzüge herausnehmen. Es geht darum, für Lüneburg und Uelzen deutlich mehr Regionalverkehr zu schaffen. Das geht nur, wenn die ICEs und vereinzelt Güterzüge komplett von dieser Strecke verschwinden. Und dafür brauchen wir eine Neubaustrecke. Eine Neu-

baustrecke muss aber auch den Menschen vor Ort etwas nützen. Wir haben sehr viele positive Beispiele. Wie man an meinem Dialekt hören kann, komme ich aus Bayern. Dort haben wir zwischen München und Nürnberg mit der Schnellfahrstrecke Ingolstadt–München den Präzedenzfall für einen 200 km/h schnellen Nahverkehr geschaffen. Die Züge sind randvoll. Wir wissen gar nicht, wie wir die Leute transportieren können. Es zeigt sich also: Wenn man so eine Strecke baut und sie in die Region integriert, nützt sie allen. Wichtig ist, dass wir auch nicht nur an Übermorgen denken. Wir haben gerade schon gehört: Im Rahmen der Generalsanierung sollten möglichst viele kleinere Ausbauten umgesetzt werden. Dabei muss man realistisch sein. Es ist nicht möglich, dass dritte und vierte Gleise in dieser Zeit planfestgestellt werden. Lassen Sie mich zum Abschluss noch sagen: Es ist wichtig, dass wir gemeinsam an einer Lösung arbeiten. Es bringt aus meiner Sicht nichts, wenn einzelne Bürgerinitiativen Abgeordneten vorwerfen, korrupt zu sein, weil sie bei der DB InfraGO AG im Aufsichtsrat sitzen. Das sollten wir in einer zivilisierten Diskussion nicht tun. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste Frau Oberbürgermeisterin Kalisch, bitte sehr!

OBn Claudia Kalisch (Lüneburg): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich danke, dass ich hier die Interessen und die Perspektiven der Hansestadt Lüneburg vortragen darf. Zugleich vertrete ich auch die Interessen des Landkreises Lüneburg und der dazugehörigen sowie einiger umliegender Kommunen. Wir brauchen im Land dringend eine Lösung für unsere Schienenverkehrsinfrastruktur und grundsätzlich mehr Kapazitäten für Güter auf der Schiene. Die Hansestadt Lüneburg als Oberzentrum in Nordostniedersachsen muss dabei an den schnellen Fernverkehr angebunden bleiben. Vor allem aber brauchen wir dringend Kapazitäten für einen verlässlichen und attraktiven Nahverkehr. Die Hansestadt Lüneburg hat rund 80.000 Einwohner, der Landkreis 180.000. Auch die pendeln über unseren Bahnhof. Wir haben täglich 30.000 Einpendlerinnen und Einpendler sowie 17.000 Auspendlerinnen und Auspendler. Eine nachhaltige Lösung für diese akute Herausforderung kann ein drittes Gleis, wie in Alpha-E festgelegt, nicht bieten. Daher haben auch die Hansestadt und der Landkreis das Dokument nicht unterzeichnet. Es



gibt dafür keine Planung und kein Planungsrecht – und das aus gutem Grund. Es ist nämlich nicht wirtschaftlich und es gibt auch keine Finanzmittel. Bis 2029 ist das nicht zu planen. Ein Ausbau unter rollendem Rad wäre für uns auch gar nicht vorstellbar. Insbesondere in der Bauphase hätten wir massive Einschränkungen im Verkehrsbetrieb und könnten unsere zentrale Funktion als Oberzentrum von Nordostniedersachsen nicht erfüllen – und das für 30 Jahre Bauzeit. Auch wenn das dritte Gleis keine Lösung darstellt, brauchen wir aber selbstverständlich die geplante Generalsanierung, um zumindest den aktuellen Zustand irgendwie aufzufangen.

Nach Untersuchungen der Deutschen Bahn sind die notwendigen Kapazitäten nur mit einer Neubaustrecke zu schaffen. Deshalb unterstützen wir diese Planung ausdrücklich. Und das tun nicht nur wir, sondern auch die Städte, um deren Verbindung es eigentlich geht: die Hansestadt Hamburg und die Landeshauptstadt Hannover. Dazwischen liegen wir mit dem Landkreis und den Kommunen. Unser Landrat ist heute auch hier. Und es sind nicht nur diese Städte, es sind sogar die sechs benachbarten Bundesländer Niedersachsens, die in einem gemeinsamen Schreiben ihre Position deutlich gemacht haben, dass es um weit mehr geht als um eine regionale Bedeutung. Die Strecke Hamburg–Hannover ist elementarer Bestandteil der Transeuropäischen Netze. Das gilt es zu berücksichtigen. Die Forderung nach besserem Nahverkehr in unserer Region unterstützt auch das Land. Aber wer mehr Nahverkehr fordert, muss auch die Kapazitäten dafür schaffen. Das heißt, er muss auch die Gleise dafür bauen. Dafür gilt es, jetzt endlich die Weichen zu stellen. Die gestellten Forderungen erfüllt allein die Neubaustrecke. Daher erwarten wir eine zügige Entscheidung dafür. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Könner, bitte sehr!

Lutz Könner (ZDS): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank, dass der ZDS als Stimme der Hafenvirtschaft bzw. der deutschen Seehäfen hier vortragen darf. Mehr als zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden über die Seehäfen abgewickelt. Der Hafenumschlag hängt daher von leistungsfähigen Anbindungen ab. Die Schiene ist dabei von zentraler Bedeutung. Die Eisenbahnverkehrsprognose 2040 rechnet im Hafenhinterland mit deutlich stärkeren Überlastungen als bisher.

Insbesondere gilt das für die Hauptkorridore. Es komme zu massiven Einschränkungen. Auf einzelnen Strecken sei gar kein Güterverkehr mehr möglich. Etwa 90.000 Züge per anno seien nicht fahrbar. Das entspricht 63 Prozent des Güterverkehrswachstums bis 2040. Rund ein Drittel davon steht mit den Seehäfen im Norden in Verbindung. Der Korridor Hamburg–Hannover ist damit kein regionales Projekt, sondern ein Schlüsselprojekt im gesamten norddeutschen Hafenhinterland als Hauptachse. Die Strecke ist Hauptschlagader des schienegebundenen Seehafenhinterlandverkehrs. Als Zentralachse verbindet sie Häfen mit den Industriezentren in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Süddeutschland sowie den EU-Wirtschaftsräumen Schweiz, Österreich, Italien und Osteuropa.

Funktioniert sie nicht, funktioniert ein erheblicher Teil der deutschen Export- und Importlogistik nicht effizient. Die Strecke ist heute strukturell und nicht nur punktuell überlastet. Für die Strecke werden Überlastungswerte von über 140 Prozent genannt. Die Fahrpläne sind extrem dicht. Bereits kleine Störungen führen zu Kettenreaktionen. Die Trassenkonflikte sind bereits genannt worden. Häufiges Warten, Überholungen oder Umwege reduzieren die effektive Kapazität der Strecke. Für den Seehafenhinterlandverkehr bedeutet das unzuverlässige Transportzeiten, den Verlust an Planbarkeit, eine geringe Zugumlaufgeschwindigkeit sowie die ineffiziente Nutzung von Waggons, Lokomotiven und auch des Personals. Insofern sind die Seehäfen stark auf die Bahn angewiesen. Hamburg und auch Bremerhaven haben einen besonders hohen Containerhinterlandverkehr von über 60 Prozent bzw. über 50 Prozent. Es entsteht somit ein Systemlimit für das Wachstum der Seehäfen. Die Häfen konkurrieren mit den Wettbewerbern nicht nur über Kapitalkapazitäten, sondern auch über Güterverkehrskorridore und Hinterlandterminals. Engpässe im deutschen Schienennetz wirken dabei multiplikatorisch direkt als Wettbewerbsnachteil im internationalen Umfeld. Ohne Aus- und Neubau werden die Wachstumspotenziale der Häfen begrenzt, nimmt die Verkehrsverlagerung auf die Straße zu, steigen die Hafenlogistikkosten systemisch und verliert die Industrie Standortvorteile. Mit dem Aus- und Neubau findet eine Entkopplung von Personen- und Güterverkehren statt, gelingt ein deutlicher Kapazitätssprung, werden die Lieferketten stabiler und erfolgt eine bessere Integration in die Kernnetzkorridore. Neben der kurzfristig dringend notwendigen



Ertüchtigung und Optimierung der Bestandsstrecke führt perspektivisch aus den dargelegten Gründen an einem zweigleisigen Neubau kein Weg vorbei. Vielen Dank!

Vorsitzender: Als Nächster Herr Abgeordneter Najafi, bitte sehr!

Omid Najafi, MdL: Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Abgeordnete! Unsere schriftliche Stellungnahme spricht zwei Stränge an, die auch ineinandergreifen: Zum einen geht es um die Zukunftsperspektive. Es gab am 12. Oktober einen Volksentscheid in der Hansestadt Hamburg, der ergab, dass die Stadt bis 2040 klimaneutral bzw. CO₂-neutral sein soll. Ich möchte anmerken, dass auch in Niedersachsen bereits ein ähnliches Gesetz in Kraft getreten ist, nämlich vor zwei Jahren das Niedersächsische Klimagesetz. Es sieht ebenfalls vor, dass Niedersachsen bis 2040 klimaneutral werden soll. Das bedeutet also Deindustrialisierungsvorhaben, die die Auslastungsperspektive disruptieren. Der zweite Strang ist eine Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung des Niedersächsischen Landtages vom 22. August 2025. Das Verkehrsministerium hat dort im Kern ausgesagt, dass die Prognosen bezüglich des zukünftigen Fahrgast- und Güteraufkommens auf Modellierungen basieren. Den Modellierungen liegen Parameter zugrunde. Und diese Parameter kann man ändern, dann kommt man auch zu anderen Ergebnissen. Es ist ähnlich wie bei Wetterprognosen. Der Schmetterlingseffekt kommt hier zur Geltung. Daher haben wir drei Empfehlungen gegeben. Eine davon ist, im Zuge der Generalsanierung den dreigleisigen Ausbau Uelzen–Lüneburg zu ermöglichen und möglichst auch zeitnah zu realisieren. Dann haben wir keine Modellierung mehr, sondern tatsächlich messbare Fakten, die sich dann auch auf die Prognosen auswirken. Wenn auch der Landkreis und die Stadt Lüneburg willens sind, zu einer Verbesserung beizutragen, sollte ihnen das auch einen Vorteil bringen – vielleicht von Bund und Land gemeinsam oder nur vom Bund. Allerdings wäre das eine Möglichkeit, um aus den reinen Modellierungen tatsächliche Prognosen werden zu lassen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann ist Herr Rabe von Kühlewein dran. Bitte sehr!

Kay Rabe von Kühlewein (VCD): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete. Ich

möchte mich zunächst für die Einladung und die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken. Wir als VCD vertreten hier sowohl die Perspektive der Fahrgäste als auch die des schienengebundenen Güterverkehrs. Für beide ist die diskutierte Strecke von enormer Bedeutung. Ich möchte kurz ein paar Punkte nennen, warum aus unserer Sicht nur eine Neubaustrecke entlang der A7 und der B3 als Lösung des Verkehrsproblems zwischen Hamburg und Hannover infrage kommt. Da ist zum einen das Thema „Kapazität“. Die zweigleisige Bestandsstrecke Hannover–Hamburg ist zu 147 Prozent ausgelastet. Schon heute ist es fast unmöglich, mehr Verkehre auf diese Strecke zu legen, obwohl das für die Verlagerung des Individual- und Güterverkehrs auf die Schiene aus klimapolitischer Sicht dringend nötig wäre. Es ist wissenschaftlich belegt, dass nur zwei zusätzliche Gleise dieses Kapazitätsproblem auflösen und so im Einklang mit der Verkehrsprognose des Bundes und dem Nahverkehrskonzept des Landes Niedersachsen mehr Verkehr auf der Strecke ermöglichen. Letzteres sieht auf der Bestandsstrecke einen Halbstundentakt vor, der nur mit zwei zusätzlichen Gleisen fahrbar wäre.

Hinzu kommt für uns die Umsetzung des Deutschlandtakts im Korridor Hannover–Hamburg, was mit einer signifikanten Fahrzeitverkürzung auf den Relationen des Schienenpersonenfernverkehrs einhergeht. Dabei darf die Deutsche Bahn in der rechtlichen Würdigung des überragenden öffentlichen Interesses des Deutschlandtaktes im Bundesschienenwegeausbaugesetz auch solche Trassenvarianten ausschließen, die nicht mit der notwendigen Kantenfahrtzeit von 63 Minuten vereinbar sind. Das ist verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung. Das betrifft insbesondere die bestandsnahen Varianten. Nur mit einer bestandsfernen Neubaustrecke können Fahrzeiten ermöglicht werden, die langfristig konkurrenzfähig zum Individualverkehr und zum innerdeutschen Flugverkehr sind. Ebenso würde ein Neubau den ländlichen Raum stärken, da entlang der Strecke, zum Beispiel in Soltau, Bergen oder Garlstorf, Regionalhalte für einen schnellen Nahverkehr möglich wären. Bereits existierende Beispiele aus Bayern oder Baden-Württemberg zeigen, dass sich so ganze Regionen völlig neu an die Schiene anbinden lassen und sie davon in der Langfristperspektive auch wirtschaftlich enorm profitieren. Der Neubau ist zudem von der Bauzeit her die schnellste und kostengünstigste Variante. Historische Vergleiche mit ähnlichen Projekten



zeigen, dass Bestandsausbauten aufgrund von schwierigeren Bauverhältnissen teilweise Jahrzehnte länger dauern. Damit einhergehen Kostensteigerungen – und vielfach Einschränkungen für Fahrgäste im Bestand, die wir als VCD ablehnen. Es gibt noch weitere positive Effekte. Ich verweise dazu auf meine schriftliche Stellungnahme. Allerdings kann die präsentierte Vorzugsvariante der DB in der jetzt anstehenden parlamentarischen Befassung aus Sicht des VCD noch entscheidend verbessert werden. Das betrifft die Finanzierung der angesprochenen Regionalhalte mit bis zu 60 Prozent durch den Bund, mehr Lärmschutz oder eine zum Teil naturverträglichere Führung der Trasse entlang der A7.

Mir ist bewusst, dass dies für die Region keine einfache Entscheidung ist. Der VCD unterstützt alle Maßnahmen, um die Pünktlichkeit zu verbessern, zum Beispiel die Generalsanierung. Am wichtigsten für uns ist aber, dass jetzt eine Entscheidung getroffen wird und es eine Finanzierungszusage für die Strecke gibt, damit nach über 30 Jahren Diskussion der notwendige Ausbau der Schieneninfrastruktur in Norddeutschland schnell vorankommt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Der letzte Redner in dieser Runde ist Prof. Dr. Siefer. Bitte sehr!

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer (TU Braunschweig): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Seit über 30 Jahren wird darüber diskutiert, dass die Strecke Hannover–Hamburg den Anforderungen des Güterverkehrs nicht gerecht wird – nicht nur aus der Perspektive des Hamburger Hafens, sondern auch weiter bis nach Skandinavien. Trotzdem sind in den letzten 30 Jahren die notwendigen Schritte nicht vorangekommen. Das hat sich jetzt geändert. Mit der Diskussion um den Deutschlandtakt ist Schwung in das Projekt gekommen. Aber Rahmenbedingung war plötzlich nicht mehr der Güterverkehr, sondern die anzustrebende Fahrzeit im Personenverkehr und die 147 Prozent Auslastung, von der wir bereits gehört haben, dass sie nur für einen kleinen Abschnitt gilt. Außerdem sollte nach Möglichkeit trassenparallel gebaut werden. Trassenparallel muss nicht heißen, dass die Bahn parallel zur Autobahn verläuft, sondern auch „Bahn parallel zu Bahn“. Die vorgelegte Berechnung für die Neubaustrecke sieht Fahrzeiten von 61 bis 63 Minuten vor. Auf der Bestandsstrecke wurden vor einigen Jahren schon 75 Minuten gefahren. Das heißt, wir haben

ein Delta von 14 Minuten. Wenn wir nun hören, dass wir bei den angestrebten Kosten und möglichen Kostensteigerungen bereits heute von 14 Milliarden Euro ausgehen, bedeutet dies, dass eine Minute Fahrzeitgewinn mit einer Milliarde Euro erreicht wird. Das ist ein extrem hoher Wert. Bei der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main hat eine Minute Fahrzeitgewinn 100 Millionen Euro gekostet, also ein Zehntel – bei einer sehr anspruchsvollen Strecke. Nun kann man einwenden: Das ist 20 Jahre her. Schauen wir uns die Verbindung VDE Nr. 8 zwischen Berlin und München an, die 2017 in Betrieb gegangen ist. Dort hat eine Minute Fahrzeitgewinn 88 Millionen Euro gekostet, also deutlich weniger. Das heißt, wir haben hier eine sehr teure Planung vorliegen.

Wie wirkt sich das auf den Güterverkehr aus? Jeder Güterzug, der über die Neubaustrecke zwischen Hamburg und Celle fahren wird, muss wenigstens einmal überholt werden, weil die Zeit zwischen den Schnellfahrzügen und dem Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht ausreicht, um behinderungsfrei über die Strecke zu fahren. Jeder Güterzug muss einmal halten, mancher eventuell sogar zweimal. Das bedeutet, bei einer Steigerung der Trassenpreise auf der Strecke von Maschen nach Celle, die zu Neubaustreckenpreisen verrechnet wird, entstehen für einen Güterzug ungefähr 700 Euro Zusatzkosten. Der Zusatzhalt kostet ungefähr 70 Euro. Das heißt, eine Fahrt über die Neubaustrecke wird für den Güterverkehr ca. 750 Euro Zusatzkosten generieren, bei fast gleicher Fahrzeit. Unter diesen Umständen wird diese Trasse nicht marktfähig sein, und es wird kein Angebot von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen. Denn die Gewinnspannen im Schienengüterverkehr sind eindeutig kleiner als die hier genannten Zusatzkosten für die Fahrt über die Neubaustrecke. Ein Beispiel dafür ist die Strecke Berlin–München. Dort sind 120 bis 180 Güterzugfahrten pro Tag prognostiziert worden. Es gibt seit sechs Jahren null Güterzugfahrten. Was bedeutet das für Hannover–Hamburg? Auch wenn bereits hohe Beiträge in die Planung geflossen sind, besteht jetzt noch die Möglichkeit, die Weichen in Richtung einer nachhaltigen, wirtschaftlich tragfähigen und zukunftsfähigen Bahnstrecke Hannover–Hamburg zu stellen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank an die Auskunftspersonen für Ihre Eingangsstatements. Jetzt steigen wir in die Fragerunden der Fraktionen ein. Die beginnt



mit der Fraktion der CDU/CSU. Herr Abgeordneter Simon hat das erste Fragerecht. Bitte sehr!

Abg. **Björn Simon** (CDU/CSU): Werte Kolleginnen und Kollegen, werte Sachverständige, werte Gäste! Zu Beginn möchte ich sagen, dass ich als Vertreter des Bundestages für die Anteilseignerseite Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn bin. Meine erste Frage geht an Herrn Prof. Iffländer. Sie haben schon sehr klar dargestellt, welche Probleme das Schienennetz in Niedersachsen aktuell besonders aus Fahrgastperspektive hat. Sie haben auch dargestellt, was es heißt, wenn Sie in der Taskforce dafür votiert haben, diametral entgegen der Vorstellung für mehr Schienenverkehr, Züge aus dem System zu nehmen. Können Sie noch etwas konkretisieren, warum Ihr Verband die geplante Neubaustrecke bevorzugt?

Die zweite Frage möchte ich gleich anschließen, und die geht an Herrn Landrat Grote. Die Standpunkte in der Bevölkerung bezüglich der geplanten Neubaustrecke liegen deutlich auseinander. Könnten Sie bitte noch einmal darlegen, wie sehr die Region und die Menschen, die Sie vertreten, von der Neubaustrecke betroffen wären? Welche Möglichkeiten sehen Sie, gesellschaftlich eine Brücke zu bauen und damit am Ende einen Konsens zu finden, den möglichst alle mittragen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Da jetzt zwei Fragen gestellt wurden, bitte ich auch jeweils auf die Zeit zu achten. Herr Prof. Iffländer, bitte!

Prof. Dr. Lukas Iffländer (Pro Bahn): Wir haben uns angesehen, was eigentlich die Interessengruppen sind. Und das sind Schienennahverkehr, Schienengüterverkehr und Schienenfernverkehr. In der Summe ist das aus unserer Sicht für alle die beste Lösung. Wir bekommen eine Neubaustrecke, die uns tagsüber deutlich schnellere Fahrtzeiten bringt und die ICEs von der alten Strecke herunternimmt. Aus der Erfahrung kann man sagen, dass Regionalexpress- und Güterzüge gut mit Abstand verkehren. Es entsteht eine gute Mischung bzw. ein ordentlicher Durchsatz und man schafft zusätzlich Kapazität für weiteren Nahverkehr. Gleichzeitig nimmt man die aktuell sehr verspätungsanfälligen ICEs heraus. Das heißt, sie durchbrechen nicht mehr das bisherige System. Es geht hier um die Betrachtung des Gesamtwerkes, zum einen mit einer entsprechenden Aufgliederung der Verkehre, zum anderen mit einem Nutzen für die Region. Gerade

die Region um Soltau hat im Vergleich mit Regionen, die eine Schnellfahrstrecke erhalten haben, noch definitiv Entwicklungspotenzial. Hier gibt es noch Luft nach oben bei der Gewinnung von zusätzlichen Pendlern nach Hamburg und nach Hannover auf einer Regionalverkehrsstrecke. Davon profitieren am Schluss auch die Autofahrer auf diesen Strecken. Denn jeder, der im Zug sitzt, steht nicht mehr vor und hinter einem auf der Autobahn im Stau. Danke!

Landrat **Jens Grote** (Heidekreis): In Landkreisen, die in der Region betroffen sind, würden bei Umsetzung dieser Planung Ortschaften von Kernorten getrennt, denn die Planungen sind eben nicht gebündelt, insbesondere im Kreis Harburg, aber auch im Heidekreis. Wir haben eine enorme Lärmbelastung, das kennen Sie aber von allen Vorhaben. Ich möchte noch einmal gesondert darauf hinweisen, dass wir speziell im Landkreis Celle einen wirklich ernst zu nehmenden Konflikt mit der Gedenkstätte in Bergen-Belsen haben. Dort wurde am Wochenende der 81. Jahrestag der Befreiung begangen. Die Vorstellung einer Bahntrasse in Sicht- oder Hörweite zu dem Gedenkort Rampe ist für die Region Celle im Grunde kaum vorstellbar. Wir trennen Städte, die jetzt eine gute Anbindung an den Fernverkehr haben, möglicherweise vom Fernverkehr ab. Das wird Celle betreffen, aber auch Uelzen. Wir rechnen mit diesem Szenario, trotz der schönen Bilder von den Regionalbahnhöfen. Die sind für uns erst einmal nur Illusionen, denn Sie kennen die Rückmeldung dazu. Dadurch, dass das Ergebnis, das wir ja schon hatten, nicht umgesetzt wurde, gibt es in dieser Sache im Grunde keine Kommunikation mehr. Die inhaltliche Frage betrifft Bund und Land und wir Kommunen stehen dazwischen. Also insoweit sind das Dinge, die ich nicht wirklich greifen kann, auch wenn schöne Bilder vorgelegt werden. Wenn Prof. Siefer ausführt, dass möglicherweise nicht einmal die Effekte eintreten werden, die man sich erhofft, warten wir jetzt 30 Jahre oder länger auf etwas, das dann gar nicht eintritt. Und in der Zwischenzeit haben wir die Generalsanierung, die aber nicht die Effekte bringen wird, um die Lage vor Ort zu verbessern. Wir Landräte haben tägliche Beschwerden über den Zustand des Nahverkehrs auf dem Tisch, teilweise auch in den Schülerverkehren. Unsere Kinder stehen am Bahnsteig und werden nicht abgeholt, weil die Bahninfrastruktur, selbst die Waggon, teilweise in



einem erbärmlichen Zustand sind und auch nicht genug Personal vorhanden ist.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes geht das Fragerecht zur AfD-Fraktion. Herr Abgeordneter Henze, bitte sehr!

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Sachverständige! Wir sehen das Projekt sehr kritisch. Das wird uns auch von betroffenen Kreisen immer wieder gespiegelt. Alternative Möglichkeiten für einen Ausbau wurden von Herrn Dr. Dörsam, Herrn Grote und auch Herrn Najafi bereits vorgestellt. Es wäre aus unserer Sicht sinnvoller, andere Strecken zu aktivieren. Das Projekt bedarf hinsichtlich des Eingriffs in die Landschaft und die Natur, aber auch wegen der hohen Kosten und des begrenzten Nutzens einer tiefgreifenden Analyse. Es ist auch mir sehr schwer vermittelbar, warum wir 14,5 Milliarden Euro ansetzen und dann eine um fünf Milliarden Euro kleinere Summe tatsächlich vor die Klammer ziehen. Auch eine andere Entscheidung ist für uns sehr wegweisend: Hamburg hatte den Klimaentscheid. Das wird die Ausgangslage verändern. Eine Umrüstung der Welthandelsflotte auf CO₂-neutrale Antriebe bis 2040 ist illusorisch. Das hat aus unserer Sicht auch Auswirkungen auf den Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Wir befürchten, dass es einen Abfluss des TEU-Umschlags nach Rotterdam, Antwerpen, vielleicht auch nach Wilhelmshaven geben wird. Auch Bremerhaven ist besser angebunden. Wir erwarten da Verschiebungen, so dass die Strecke wahrscheinlich stark unwirtschaftlich wird.

Meine Frage dazu an Herrn Najafi: Wie bewerten Sie die Klimaentscheidung in Bezug auf Hamburg als den zentralen Verkehrsknotenpunkt Norddeutschlands? Sehen Sie andere Projekte nun im Fokus, um auch einen Bypass um Hamburg zu legen? Welche Auswirkungen hat das Ihrer Ansicht nach auf die Repräsentanten vor Ort und auch auf die Stimmung im Landtag von Niedersachsen? Vielen Dank!

Omid Najafi, MdL: Wie in meinem Eingangsstatement bereits gesagt, steht Hamburg nicht allein bezüglich der Klimaneutralität bis 2040. In Niedersachsen gibt es seit zwei Jahren das Niedersächsische Klimagesetz, das dies ebenfalls vorsieht. Wir haben auf EU-Ebene die Vorgabe, bis 2050 klimaneutral zu werden. Deutschland übererfüllt das bis

2045 und Niedersachsen und Hamburg bis 2040. Im Niedersächsischen Klimagesetz steht auch, dass bis 2030 das Ziel erreicht werden soll, 75 Prozent CO₂ einzusparen. Jetzt stelle ich Sie alle einmal vor die Aufgabe, innerhalb der nächsten vier Jahre auf 75 Prozent, also drei Viertel, Ihres Körpers, zu verzichten. Das funktioniert nicht. Diese Forderung ist hanebüchen. Sie geht allerdings einher mit einer voranschreitenden Deindustrialisierung, denn anders wird man dieses Ziel nicht erreichen können. Eine Deindustrialisierung bzw. ein schlechteres wirtschaftliches Umfeld führen natürlich dazu, dass die wirtschaftliche Nachfrage sinkt und dementsprechend auch die Nachfrage auf der Schiene geringer wird.

Zu den Repräsentanten vor Ort: Am 25. März dieses Jahres gab es in Seevetal eine Demonstration gegen die Neubaustrecke. Daran haben Vertreter der CDU und der SPD, von den Grünen und den Linken teilgenommen, die auch im Bundestag sind. Von den Grünen hat sich die Landtagsabgeordnete Nadja Weippert gegen die Neubaustrecke ausgesprochen. Allerdings hat sich der Abgeordnete Stephan Christ von den Grünen am 22. August 2025 im Ausschuss für die Neubaustrecke ausgesprochen. Herr Stephan Christ ist allerdings aus Cloppenburg. Bei der SPD ist der niedersächsische Ministerpräsident Olaf Lies gegen die Neubaustrecke. Allerdings hat sich der Landtagsabgeordnete Philipp Meyn aus dem Lüneburger Land für die Neubaustrecke ausgesprochen. Bei der CDU sind die Abgeordneten Jan Bauer und André Bock aus dem Harburger Land gegen die Neubaustrecke. Allerdings ist der Abgeordnete Christian Frölich aus dem niedersächsischen Landtag, aus dem Raum Göttingen/Duderstadt, für den Neubau. Es gibt Abgeordnete, die Volksrepräsentanten vor Ort, die sich ganz ausdrücklich gegen den Neubau aussprechen. Wenn von außen dem Harburger Land, dem Heidekreis oder eventuell auch dem Landkreis Celle diese Neubaustrecke aufoktroiert wird, sehe ich das sehr problematisch und mit großer Skepsis. Vielen Dank!

Vorsitzender: Für die SPD-Fraktion Frau Abgeordnete Troff-Schaffarzyk, bitte sehr!

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD): Vielen Dank an alle Expertinnen und Experten, die heute hier sind. Ich möchte darauf hinweisen, dass ich Mitglied im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG bin. Ich möchte zwei Fragen stellen. Herr Prof. Siefer, Sie weisen



darauf hin, dass Verspätungen oft in den Eisenbahnknoten entstehen. Können Sie konkrete Maßnahmen im Eisenbahnknoten Hannover benennen – unabhängig von der Entscheidung über die Neubaustrecke –, die die Pünktlichkeit für Reisende aus dem Heidekreis und dem Landkreis Celle bereits vor 2030 spürbar erhöhen könnten?

Und eine zweite Frage möchte ich an Herrn Dr. Dörsam stellen. Sie sehen in der Generalsanierung 2029 eine historische Chance. Welche technischen Ergänzungen im Bestand müssten Ihrer Meinung nach zwingend Teil dieses Sanierungspakets sein, damit die Pünktlichkeit für Pendler zwischen Hamburg und Hannover nicht erst 2050, sondern bereits 2030 wieder den Bundesdurchschnitt erreicht?

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer (TU Braunschweig): Der Neubau der Gleise 15 und 16 ist eine Maßnahme, die in Hannover geplant ist. Sie soll dazu beitragen, die Gleissituation deutlich zu entspannen. Davon wird vor allem der Nahverkehr profitieren, da er dann eine verbesserte eigene Infrastruktur hat. Es werden zudem Gleise für den Fernverkehr frei. Wir haben in Hannover sogar die vorteilhafte Situation einer Güterumgebungsbahn, sodass tagsüber fast keine Güterzüge durch den Hannoveraner Hauptbahnhof verkehren, sondern nur in den Nachtstunden. Es besteht dort nur ein Trassenkonflikt zwischen Nah- und Fernverkehr, der durch die zwei zusätzlichen Gleise für den Nahverkehr deutlich verbessert wird.

Bürgermeister **Dr. Peter Dörsam** (Projektbeirat Alpha-E): Die Generalsanierung 2029 bietet meines Erachtens die Chance, dass man, das, was geht, mitmacht, wenn die Strecke ohnehin so lange gesperrt ist. Ich habe vorhin bereits gesagt: Die 145 Prozent, die als Argument für die Neubaustrecke angeführt wurden, könnte man tatsächlich fast beseitigen. Es ist ein Überwerfungsbauwerk nötig, das geht sicherlich nicht komplett in sechs Monaten. Aber auch da könnte man sicherlich etwas bündeln. Wir haben bis 2029 sehr wenig Zeit, das ist ganz klar. Wir waren in der Arbeitsgruppe für die Generalsanierung – allerdings waren wir nur zu dem letzten Termin eingeladen – und haben damals gesagt, dass es nicht angehen könne, dass nur so wenig dabei herauskommt. Herr Hudaff hat es vorgetragen: Sechs Züge soll es danach mehr geben. Das ist natürlich keine Lösung. Aber wir müssen das, was geht, auch machen. Und die Weichen auf

der Strecke Lüneburg–Stelle zum Beispiel kann man in der Zeit einbauen. Das muss gehen. Auch die Vorbereitung weiterer Maßnahmen ist sinnvoll. Die Frage ist, ob 2029 als Termin gehalten wird. Andere Generalsanierungen wurden geschoben. Es wäre doch fatal, wenn wir die Strecke sechs Monate sperren, und hinterher wird es nicht einmal besser. Eine sanierte Strecke ist natürlich gut. Aber wenn Kapazitätserweiterungen gemacht werden könnten, die dringend gebraucht werden, da hier der größte Engpass auf der ganzen Strecke besteht, muss man doch ernsthaft darüber nachdenken, wie man das umsetzen kann. Klar ist, dass ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen wohl nicht gehen wird. Da wird ein weiterer Engpass verbleiben. Das erfordert insgesamt andere Vorbereitungen. Aber man könnte in dieser Zeit schon gewisse Dinge vorbereiten, um die Sperrung sinnvoll zu nutzen. In dem Zusammenhang vielleicht noch eine Anmerkung: Es wird hier teilweise so dargestellt, als ob der Bestandsausbau länger dauert als ein Neubau. Diese Aussage ist ja fast ohne Evidenz. Da wird dann teilweise die Strecke Nürnberg–Erfurt angeführt. Dort ist der Bestandsausbau teilweise noch nicht fertig, weil er zwischendurch 21 Jahre pausiert hat. Man hatte mit der Planfeststellung angefangen und erst 20 Jahre später weitergemacht. Da braucht der Bestandsausbau natürlich länger, wenn man so viele Jahre gar nichts tut. Das sollte man sich noch einmal ansehen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Damit geht das Fragerecht an BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Abgeordneter Gastel!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es geht jetzt darum, ob eine Neubaustrecke gebaut wird, und darum, dass, würde sie – aus welchen Gründen auch immer – nicht gebaut, praktisch nichts außer vielleicht einer Generalsanierung käme. Die Generalsanierung unterstützen wir als Grüne auf jeden Fall. Aber es existiert kein Plan B für ein anderes Aus- oder Neubauprojekt, denn es gibt klare politische und gesetzliche Vorgaben an die benötigte Kapazität und an die Fahrzeiten, damit die Fahrgäste auch ihre Anschlüsse bekommen. Es geht um die Realisierung des Deutschlandtaktes. Und nur die Neubaustrecke kann diese Vorgaben erfüllen, die von der Politik gemacht wurden und die auch im Gesetz stehen. Nur die Neubaustrecke ist wirtschaftlich. Sollte sie nicht kommen, gibt es keinen Plan B. Es gibt keine andere Planung und



das wäre für den Personen- und den Güterverkehr und für das, was das Land Niedersachsen möchte, fatal.

Meine Fragen gehen an Kay Rabe von Kühlewein, einen jungen Menschen, der für den VCD spricht, der aus der Klimabewegung kommt und auch Vertreter von Fridays for Future ist. Wenn wir jetzt über Neubau reden, könnte man zunächst an einen Widerspruch zum Klimaschutz denken. Dazu hätte ich gerne eine Aussage von Ihnen. Warum erfordert der Klimaschutz diese Neubaustrecke? Welches Inbetriebnahmedatum kann man sich vorstellen? Das ist natürlich wichtig, denn je schneller sich eine Wirkung entfaltet, umso eher wird das Klima geschützt. Kann der Güterverkehr diese Strecke nutzen? Klimaschutz funktioniert ja nur, wenn auch der Güterverkehr dekarbonisiert wird. Welche Verkehre kann man sich überhaupt auf der Neubaustrecke vorstellen? Welche verbleiben auf der Bestandsstrecke? Die klare Botschaft von uns ist: Wir wollen, dass die Fernverkehrshalte natürlich auf der Bestandsstrecke bleiben, damit auch die Menschen dort ein gutes Angebot haben.

Kay Rabe von Kühlewein (VCD): Ich schicke einmal kurz voraus, da es eben ein Stück weit angezweifelt wurde: Klimaschutz ist Völkerrecht. Das steht außer Frage und Deutschland muss das umsetzen. Dann zur konkreten Frage: Ohne die Neubaustrecke dürfte die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor deutlich erschwert werden, weil sie eben, wie ich ausgeführt habe, eine zentrale Rolle bei der Verkehrsverlagerung für den Personen- und Güterverkehr spielt. Ich hatte das Beispiel „Kapazitätssteigerungen“ genannt. Es gibt durch die zwei zusätzlichen Gleise mehr Trassen im Personen- und Güterverkehr. Ein unterdurchschnittlicher dreigleisiger Ausbau gemäß Alpha-E würde das nicht erreichen. Eine mögliche Konsequenz wäre beispielsweise, dass zwischen 200.000 und eine Million Lkw pro Jahr auf der Straße verbleiben, wenn man das modelliert. Zum anderen schafft die Strecke auch eine Attraktivitätssteigerung im Schienenverkehr durch den Deutschlandtakt. Das steht auch außer Frage und ist auch in Studien belegt. Das kann man auch an der Entwicklung bei anderen Neubaustrecken und den damit einhergehenden Fahrzeitverkürzungen ablesen. Es werden auch ländliche Räume deutlich besser angeschlossen. Es werden Verlagerungseffekte durch attraktive Fahrzeiten zu den Metropolen geschaffen. Das

geschieht durch die möglichen Regionalhalte, die der Bund finanzieren kann.

Dann hatten Sie nach der Inbetriebnahme gefragt. Das Ziel muss klar sein, dass die Fertigstellung Anfang der Zweitausendvierzigerjahre erfolgt, um die Strecke auch in den Deutschlandtakt zu integrieren. Das klappt auch. Bauzeiten von unter zehn Jahren sind bei Neubaustrecken nicht unbedingt unrealistisch. Beispiele sind Köln–Frankfurt oder auch die Strecke Wendlingen–Ulm. Falls doch eine Inbetriebnahme nach 2045 notwendig werden sollte – was wir alle nicht hoffen –, bedeutet eine Verzögerung aber nicht, dass es einen zwingenden Zielkonflikt mit den Klimazielen gibt. Entscheidend für die Klimaneutralität ist das CO₂-Budget aus dem Klimaschutzgesetz und nicht nur das Zieljahr 2045. Zur Erreichung des Budgets ist die Neubaustrecke eine hinreichende, aber keine notwendige Bedingung. Wie das Ziel der Klimaneutralität im Verkehrssektor erreicht wird, hat das Bundesverfassungsgericht in seiner Rechtsprechung nicht näher ausgeführt. Hier ist am Ende der Gesetzgeber gefragt. Er muss sicherstellen, dass eine Maßnahme wie die Neubaustrecke zu Emissionsminderungen beiträgt und dass bei einem Ausfall dieser Maßnahme Ersatzmaßnahmen greifen.

Dann hatten Sie mich noch nach den Verkehren gefragt, die auf der Neubaustrecke darstellbar sind. Das ist zum einen der schnelle Personenfernverkehr, der verlagert wird, allerdings auch nur der durchfahrende Fernverkehr. Nach dem dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtakes werden die durchfahrenden Fernverkehre verlagert. Die Halte in Lüneburg und Uelzen bleiben bei gleicher Bedienqualität erhalten. Das kann man online nachlesen. Es können theoretisch auch Güterzüge darüber geführt werden, allerdings nur nachts, da das einen Konflikt mit dem schnellen Personenfernverkehr darstellt. Die Strecke Hannover–Würzburg ist so ein Beispiel, auf der bereits heute 20 bis 25 Zugpaare pro Tag verkehren. Und natürlich der schnelle Regionalverkehr: Der muss 200 km/h schnell sein, kann aber, wie ich bereits gesagt habe, die Regionen verbinden, die heute noch keine gute Schienenanbindung haben. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Und jetzt für die Fraktion Die Linke Herr Abgeordneter Bosch, bitte sehr!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, liebe Sachverständige und



ganz besonders herzlich willkommen, liebe Gäste! Wenn ich Sie hier oben auf der Tribüne sehe, stimmt mich das ganz euphorisch. Der Verkehrsausschuss sollte noch einmal über die Öffentlichkeit von Sitzungen diskutieren. Aber das ist ein Thema für später. Meine erste Frage geht an Frau Kalisch, Oberbürgermeisterin der Stadt Lüneburg. Die Befürworter von Alpha-E verweisen darauf, dass die Forderungen von Alpha-E in einem demokratischen Prozess entstanden sind. Wenn ich das richtig verstanden habe, war die Stadt Lüneburg in diesem Prozess auch beteiligt, hat die Erklärung am Ende aber nicht unterzeichnet. Ich weiß, dass das vor Ihrer Zeit als Oberbürgermeisterin war. Vielleicht können Sie trotzdem ein paar Sätze dazu sagen? Mich interessiert aber vor allem die inhaltliche Frage. Wieso ist die Stadt Lüneburg der Überzeugung, dass keine zusätzlichen Gleise durch die Stadt gebaut werden können? Viele Städte wehren sich gegen Neubautrassen, die an der Stadt vorbeigehen, da sie befürchten, dass dann Fernverkehrshalte verloren gehen. Ich glaube, auch die Stadt Celle hat dieses Argument angeführt. Warum ist das für Sie kein Argument?

OBn **Claudia Kalisch** (Lüneburg): Zunächst zum Abschlussdokument des Dialogforums: Die Hansestadt Lüneburg war nicht der einzige Akteur, der das Abschlussdokument nicht unterzeichnet hat. Der Landkreis hat nicht unterzeichnet, die Deutsche Bahn hat nicht unterzeichnet und der Bund hat nicht unterzeichnet. Viele andere auch nicht – aus gutem Grund. Um es klar zu sagen: Von den 94 Anwesenden im Dialogforum haben 60 unterzeichnet. Dieser angebliche regionale Konsens diente wohl auch ein bisschen der Legendenbildung. Die Hansestadt Lüneburg hat mit gutem Grund nicht unterzeichnet. Zum einen nicht, da klar formuliert wurde, dass Minderheitspositionen nicht mit einfließen. Nachdem Gutachter und die DB sehr deutlich gemacht hatten, dass schon zu diesem Zeitpunkt Alpha-E nicht ausreicht und wir mehr Kapazitäten brauchen, hat die Hansestadt damals schon die Position vertreten, dass eine Neubaustrecke geprüft werden sollte. Das ist nicht in das Dokument eingeflossen. Die anderen hatten ihre Argumente nicht zu unterzeichnen. Aber es bestand keinesfalls der angeblich breit getragene Konsens.

Wir brauchen eine dauerhafte Lösung und ausreichend Kapazitäten. Für die Hansestadt heißt das: Wir brauchen natürlich die Anbindung an den

Fernverkehr. Zu den damaligen Anforderungen ist jetzt auch der Deutschlandtakt hinzugekommen. Das ist nicht nur eine Anforderung, das sehen wir auch als Versprechen, denn im Deutschlandtakt steht, dass die Hansestadt Lüneburg und die Region weiter an den schnellen Fernverkehr mit ICEs angebunden sind. Ich gehe davon aus, dass Herr Dr. Iffländer mit den von der Bestandsstrecke zu verlagernden ICEs die Züge meinte, die ohnehin bei uns nur durchfahren und nicht halten.

Der Punkt, in dem sich alle einig waren: Wenn man über ein drittes Gleis spricht, dann doch bitte auch über den übergesetzlichen zusätzlichen Lärmschutz. Aber die Frage, mit vier Gleisen durch die Innenstadt, mitten durch die Stadt zu gehen, ist für die Hansestadt absolut undenkbar und inakzeptabel. Ich möchte keine Nimby-Diskussion anzetteln. Wir sind ein Ballungsraum und wir sind das Oberzentrum in Nordostniedersachsen, eine jahrtausendalte, gewachsene Stadt. Und die Stadt geht bis an die jetzige Trasse, bis an die Gleise heran. Wohngebiete, Gewerbeflächen, Baudenkmäler wie das Kloster Lüne oder der Bahnhof selbst: All das müsste größtenteils eingerissen oder umgebaut werden. Da gerade das Argument der Bauzeiten kam: Ich habe den Dokumenten der Deutschen Bahn entnommen, dass der Ausbau im Bestand 32 Jahre dauern würde. Ich kann mir die Hansestadt Lüneburg überhaupt nicht 32 Jahre derart eingeschränkt als Oberzentrum vorstellen. Inzwischen hat auch Ministerpräsident Lies das festgestellt und sagt, das könne er so auch nicht mittragen. Wir haben jetzt schon sechs Monate Sperrung für die Qualitätsoffensive in Aussicht. Die Universität und die Kliniken fragen mich sehr verzweifelt: Wie kriegen wir unsere Pflegekräfte und unsere Ärzte ans Bett? Hier braucht es Lösungen. Man kann sechs Monate irgendwie überbrücken und improvisieren, aber 32 Jahre sind unvorstellbar. Eine Neubaustrecke, habe ich nachgelesen, wird mit zwölf Jahren veranschlagt. Die Betroffenheit allein beim Schutzgut Mensch liegt an der Bestandsstrecke, laut Bahn, doppelt so hoch wie bei der Alternative. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Damit ist die erste Runde zu Ende und wir beginnen mit der zweiten. Die Fraktion der CDU/CSU hat wieder das Fragerecht. Herr Abgeordneter Donth, bitte sehr!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Auch ich darf zur Transparenz festhalten, dass ich als Vertreter des



Bundestages Mitglied im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG bin. Meine erste Frage geht an Herrn Könner. Welche strategische Bedeutung hat denn die Verbindung Hannover–Hamburg für die Leistungsfähigkeit der norddeutschen Seehäfen insgesamt? Vielleicht können Sie auch erläutern, in welchem Umfang die heutige Infrastruktur aus Ihrer Sicht bereits ein Engpass für den Hafenhinterlandverkehr ist?

Die zweite Frage richte ich an Herrn Prof. Dr. Iffländer. Welche Verbesserungen und Leistungsausweitungen im Fern- und Nahverkehr wären mit einer Neubaustrecke Ihrer Ansicht nach möglich? Könnte man ähnliche Leistungsausweitungen, wie sie auch im „SPNV-Konzept 2030+ und 2040+“ des Landes Niedersachsen vorgesehen sind, bei der Realisierung der Alternative Alpha-E umsetzen?

Lutz Könner (ZDS): Vielleicht kurz zu der strategischen Bedeutung im Stakkato-Prinzip: Schlüsselachse der Außenwirtschaft, Stichwort „EU-Verkehrskorridor“, Wachstumschance und Wachstumseffekt für die Seehäfen, die auf Mehrverkehre ausgerichtet sind, insbesondere in Niedersachsen. Der Seehafen von Wilhelmshaven zum Beispiel hat ein enormes Aufwuchspotenzial durch Mehrverkehre erfahren. Insbesondere in den letzten zwei Jahren sind dort über eine Million Standardcontainer umgeschlagen worden, nachdem das ja vorher etwas problematisch war. Es wurde bereits angesprochen: Rotterdam ist zwar der bedeutendste Seehafen in Europa – leider, aus unserer Sicht –, aber dort findet nur 13 Prozent des Hinterlandverkehrs auf der Schiene statt, während in Deutschland im Schnitt nahezu 40 Prozent im Hinterland auf der Schiene abgewickelt werden. Das ist der große Wettbewerbsvorteil der deutschen Seehäfen, der immer deutlicher wird. Das sind die Highlights. Aber es gibt natürlich die Engpässe. Die strukturelle Überlastung ist bereits Realität. Wir betreiben selbst EVUs, die im Norden immer wieder auf den Strecken feststecken und mehrere Stunden den Betrieb nicht fortsetzen können. Ein Nichtausbau wäre insofern auch eine Wachstumsbremse für die angeführten Standorte. Es zeichnet sich immer mehr ab, dass die Konzentration der Containerverkehre den Güterverkehrseffekt verstärken wird. Werthaltige Güter werden zunehmen und die Containerverkehre werden an Bedeutung gewinnen, was sich auf der Schiene niederschlagen wird. Vielen Dank!

Prof. Dr. Lukas Iffländer (Pro Bahn): Auf der Bestandsstrecke ist eine signifikante Leistungsausweitung möglich. Man kann ungefähr sagen, dass doppelt so viele Regionalexpresszüge, also halbstündliche Verbindungen Hannover–Hamburg, auf der Altstrecke möglich sind, plus zusätzliche Verstärker für Lüneburg. Auch hier ist ein Ausbau möglich. Dazu kommt auf der Neubaustrecke ein schneller Expressverkehr im Nahverkehr mit der Zielrichtung einer stündlichen Verbindung. Auch im Fernverkehr sind zusätzliche Leistungen möglich. Da, wo wir heute entscheiden müssen, ob wir einen Sprinterzug nach Frankfurt einsetzen oder einen Zug über Gießen nach Frankfurt, wird künftig beides möglich sein. Zudem entsteht ein neues Sprinterpotenzial nach Köln. Die Verbindung Köln–Hamburg wird künftig über diese Schnellfahrstrecke schneller möglich sein als heute mit der Verbindung über Bremen, die von der Luftlinie her eigentlich kürzer ist. Was ist davon mit Alpha-E möglich? Ich würde Alpha-E kurz auftrennen zwischen dem, was hier für Hannover–Hamburg vorgesehen ist, und dem Rest. Denn mit dem Ausbau auf der Strecke Hannover–Hamburg wird sehr wenig möglich sein. Damit wird bestenfalls der Güterverkehr abgedeckt. Auch die restlichen Ausbaumaßnahmen fangen gerade so das Wachstum des Güterverkehrs auf und sichern die Beibehaltung des bestehenden Personenverkehrs annähernd auf dem aktuellen Niveau. Von einem Wachstum im Nahverkehr können wir bei vielleicht ein oder zwei Zugpaaren am Tag gar nicht mehr reden.

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die AfD-Fraktion Herr Henze, bitte!

Abg. **Stefan Henze (AfD):** Meine Fragen in der zweiten Runde gehen an Herrn Hudaff. Die Neubaustrecke ist als gemischt nutzbare Strecke für den Personen- und den Schienengüterverkehr geplant, mal abgesehen von der Resistenz, die möglicherweise auch noch hineinspielt. Der Anteil des Schienengüterverkehrs auf dem Abschnitt Lüneburg–Maschen, der Bestandsstrecke, betrug auf Grundlage der Trassenkilometer im Jahr 2024 lediglich rund 43 Prozent. Die Bedeutung des Schienengüterverkehrs für die geplante Neubaustrecke scheint uns daher überschätzt, denn begründet wird sie ja insbesondere mit zusätzlichen Angeboten im Schienenfernverkehr. Wie verteilt sich die Nutzung zwischen dem Schienenpersonenverkehr und dem Schienengüterverkehr prozentual? Wurde



die Neubaustrecke bewusst für den Schienengüterverkehr mitkonzipiert, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erhöhen? Ist es zutreffend, dass der Nutzen der Neubaustrecke für Güter auf plus 147 Millionen Euro pro Jahr und der Nutzen für den Personenverkehr auf plus 245 Millionen Euro pro Jahr durch Zeitersparnis errechnet wurden? Dies würde nämlich bedeuten, dass der Nutzen-Kosten-Faktor für die Neubaustrecke ohne den Schienengüterverkehr unter eine Zahl von „eins“ sinken würde. Können Sie diese Zahl so bestätigen?

Die Franzosen bauen ihre Strecken für rund 30 bis 40 Millionen Euro pro Kilometer, auch die Hochgeschwindigkeitsstrecken. Dies sind in der Regel reine Schienenpersonenfernverkehrsstrecken. Die DB-Neubaustrecke liegt – bei prognostizierten 8,8 Milliarden Euro – hingegen bei 80 Millionen Euro pro Kilometer, also dem Doppelten. Wie hoch bewertet die DB das Einsparpotenzial für Bau und Unterhalt der geplanten Neubaustrecke, wenn diese nur für Personenverkehrszüge zugelassen würde, sie also weniger Achslasten tragen müsste? Wäre das konzeptionell möglich? Danke!

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Dazu muss ich etwas ausholen. Es stellt sich für mich nicht die Frage, ob es theoretisch möglich wäre, da wir den Auftrag von der Bundesregierung bekommen haben, eine Mischverkehrsstrecke zu planen. Insofern wäre es nicht sachgerecht, etwas zu untersuchen, auch in den Abstimmungen, die wir mit der Bundesregierung führen, das von diesem Ziel abweicht. Es ist unsere Aufgabe, die Mischverkehrsstrecke zu planen. Was schafft die Neubaustrecke? Sie schafft einen halbstündigen, schnellen ICE-Verkehr und sie weist täglich pro Stunde sechs Güterverkehrstrassen auf. Das ist erheblich. Dadurch kann fast die Hälfte des Güterverkehrs von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke verlagert werden und es kann auch eine erhebliche Entlastung für die Bestandsanrainer geschaffen werden. Herr Prof. Iffländer hat eben schon ausgeführt, dass auch im Bestand erhebliche Potenziale für den Nahverkehr entstehen, etwa ein Halbstundentakt bzw. Verdichter für Lüneburg in Richtung Hamburg. Eine reine Schnellverkehrsstrecke für Fernverkehrszüge hat natürlich andere Parameter als eine Mischverkehrsstrecke und muss auch andere Tonnagelasten aushalten. Es war nicht unsere Aufgabe, die Frage, ob wir ein Netz nur für den schnellen Fernverkehr bauen, akademisch zu erörtern. Das wurde im

Übrigen auch schon beim Vorgängerprojekt „Y-Trasse“ erörtert und hat letztlich dazu geführt, dass es nicht weiterverfolgt wurde, denn auch diese Trasse sollte dem Güterverkehr dienen. Man hat strategisch politisch vereinbart, Mischverkehrsstrecken zu planen. Danke!

Vorsitzender: Dann gehen wir zur SPD-Fraktion. Herr Abgeordneter Blankenburg!

Abg. **Jakob Blankenburg** (SPD): Meine erste Frage geht an Herrn Hudaff. Einige vermitteln den Eindruck, es gebe eine fertige Alternative, die billiger und schneller sei und die man nur beschließen müsse. Dazu drei kurze Fragen. Wie realistisch ist ein Bestandsausbau unter rollendem Rad bei 147 Prozent Auslastung? Wie lange würde es dauern, bis vergleichbare Kapazitäten wie auf einer Neubaustrecke erreicht würden? Und das Wichtigste: Wenn der Bundestag „Nein“ zu einer Neubaustrecke sagen würde, gäbe es planreife Unterlagen für einen Bestandsausbau, auf die man sofort setzen könnte, oder stünde man dann wieder bei null?

Meine zweite Frage geht an Herrn Prof. Iffländer. Einige Landkreise, wir haben es gehört, befürchten, eine Neubaustrecke schneide sie vom Schienenverkehr ab. Eine ehrliche Sorge, die wir auch ernst nehmen müssen, gerade als politische Vertreterinnen und Vertreter. Sie vertreten Fahrgäste, keine Unternehmensinteressen. Deshalb meine Frage an Sie: Ist diese Befürchtung realistisch? Oder ist es nicht eigentlich genau umgekehrt, dass erst die Neubaustrecke die Bestandsstrecke frei macht für mehr Züge, mehr Halte oder den Halbstundentakt, wie Niedersachsen ihn in seinem Schienennahverkehrskonzept unter anderem vorsieht? Davon können Pendlerinnen und Pendler in Lüneburg, Uelzen und Celle oder auch in Baden-Württemberg nur träumen. Vielen Dank!

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Die Geschichte, es gebe fertige Pläne, stimmt nicht. Wir haben 29 Varianten untersucht bzw. damit angefangen und haben natürlich entsprechende Ausschlusskriterien abgeschichtet. Es hat sich relativ früh gezeigt, dass nur eine Neubaustrecke die Kriterien erfüllt. Auch dabei hatten wir mehrere Varianten und haben auch in deren Prüfung weiter bis zur vorzugswürdigen Variante abgeschichtet, die jetzt dem Ausschuss vorliegt. Sie haben gefragt, ob ein Ausbau länger dauern würde. Wie viel länger, das ist hier schon gesagt worden, das haben wir auch aufgeschrieben:



Es würde rund 20 Jahre länger dauern mit ähnlichen betrieblichen Auswirkungen, wie wir sie jetzt in den nächsten Wochen mit der Qualitätsoffensive Hannover–Hamburg haben werden, also mit mehrwöchigen oder mehrmonatigen Vollsperrungen, um gewisse Bauwerke errichten zu können. Wir haben das auch in den gläsernen Werkstätten im Jahr 2021 dargestellt. Frau Kalisch hat es gesagt, der Umbau in Richtung Lüneburg: Ja, man könnte vielleicht ein Gleis aufrechterhalten, sodass man irgendwie noch ein paar Züge pro Stunde durchbringt. Das ist dann immer so eine Sache. Ausbau heißt de facto immer Neubau im Bestand. Man baut fast alles ab und baut es neu. Es ist falsch zu denken, man legt einfach ein Gleis neben das alte und dann wird das schon. Warum gibt es auf der Strecke Stelle–Lüneburg so wenige Weichenverbindungen? Warum hat das nur fünf Jahre gedauert? Man hat eben nur wenige Weichenverbindungen gebaut und in einem großen Abstand ein drittes Gleis danebengelegt, was heute Probleme macht. Ausbau ist meistens Neubau im Bestand und dauert in diesem Fall rund 20 Jahre länger. Danke!

Prof. Dr. Lukas Iffländer (Pro Bahn): Das Risiko einzuschätzen, ist schwierig, da wir im Moment einen eigenwirtschaftlichen Fernverkehr haben. Es ist schwer prognostizierbar, wer in 20 oder 30 Jahren damit wirklich fahren möchte. Es stellt sich die Frage, wie der Fernverkehr zukünftig strukturiert ist. Ich gehe davon aus, dass die im Deutschlandtakt vorgesehene – ich glaube stündliche – Trasse über Lüneburg sich auf jeden Fall tragen wird, egal ob die Deutsche Bahn AG oder FlixTrain sie betreibt. Das ist zweitrangig an der Stelle. Die Frage ist eher die, wie sich die Fernverkehrsstrukturierung in der Fläche entwickelt, auch das Thema „Trassenpreise“. Hier hoffen wir alle auf den großen Wurf aus dem Ministerium in diesem Jahr. Je nachdem, wie sich das entwickelt, kann es durchaus sein, dass in dem Bereich noch deutlich mehr drin ist. Österreich führt gerade den Interregio wieder ein. Das heißt, es könnten durchaus zusätzliche Verbindungen entstehen, vielleicht auch aus Regionen, die aktuell keine Direktverbindung in die Orte an der Strecke haben. Es kann sein, dass die neue Trasse den Platz schafft und das Potenzial bietet, neue Ideen und Konzepte anzuwenden, die der Region noch mehr Möglichkeiten bieten. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Damit geht das Fragerecht an die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

und Frau Abgeordnete Dr. Verlinden. Bitte sehr!

Abg. **Dr. Julia Verlinden** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine erste Frage geht an die Bundesregierung bzw. den Parlamentarischen Staatssekretär Lange. Können Sie noch einmal darstellen, inwiefern die Deutsche Bahn im gesetzlichen Auftrag geplant hat? Es gibt manchmal diesen Vorwurf, da seien Sachen untersucht worden, die gar nicht alles umfassen, was eigentlich der Auftrag gewesen sei. Wir haben heute auch schon viel zur Frage der Kosten gehört. Vielleicht können Sie das noch einmal einordnen? Wenn aufgrund der Inflation die Kosten steigen, steigt dann mit der Inflation nicht auch der Nutzen?

Die zweite Frage richtet sich an Herrn Rabe von Kühlewein. Sie haben in Ihrer Stellungnahme, die ich sehr interessiert gelesen habe, über die Stärkung von ländlichen Räumen geschrieben. Darüber würde ich gerne mehr erfahren. Inwiefern kann durch einen besseren Regionalverkehr und zusätzliche Bahnhöfe auf der Strecke auch die Region vorgebracht werden?

PSts **Ulrich Lange** (BMV): Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren Sachverständige, ganz kurz: Die Bahn hat in unserem Auftrag geplant, um eine Schienenverbindung zu finden, die die Anforderungen abbildet, die wir im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans, des Deutschlandtaktes und anderer Parameter aufgetragen haben. Für die Details gebe ich gerne an Herrn Engel weiter.

RD **Frank Engel** (BMV): Der Auftrag an die Bahn war, im Korridor Hannover–Hamburg eine allen verkehrlichen und betrieblichen Belangen Rechnung tragende Infrastruktur zu finden. Herr Hudaff hat es bereits dargestellt: Ausgangspunkt der Überlegungen, die wir die letzten Jahre planerisch verarbeitet haben, war Alpha-E, das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord. Im Untersuchungsraum wurde betrachtet, welche Variante genau diese Ziele, die der Deutsche Bundestag der Bundesregierung gesetzlich aufgetragen hatte, am besten abbildet. Dabei hat sich gezeigt, dass ein Bestandsausbau oder auch verschiedene Varianten der Neubaulinie nicht so gut wirken, also weder eine Engpassfreiheit erreichen noch genügend Kapazitäten für die Zukunft schaffen, wie die jetzige Neubaulinie. Insofern hat die Bahn den von uns vorgegebenen Auftrag umgesetzt.



Zur Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses gibt es eine Methode, die auf einer einheitlichen Bewertung für alle Verkehrsträger basiert. Nach dieser Methode betrachtet man ein Bezugsjahr. Dieses Bezugsjahr ist hier 2021. Das heißt, wenn wir heute mit aktuellen Zahlen eine Berechnung anstellen, werden die Kosten auf das Niveau des Jahres 2021 zurückgerechnet. Das Gleiche gilt für den Nutzen. Wenn jetzt der Vorwurf latent im Raum steht, dass es die Gesamtwertprognose von 14,1 Milliarden Euro Endkosten des Projektes gebe, muss man dem entgegen: Man kann diese Endkosten nicht einfach mit dem Nutzen des Jahres 2021 vergleichen, sondern man müsste auch die Endkosten des Jahres 2063 – wie es in dem Szenario der Bahn vorgesehen ist – mit dem Nutzen des Jahres 2063 vergleichen. Wenn es eine Inflationierung der Kosten gibt, gibt es natürlich auch eine Inflationierung des Nutzens. Aber es wäre müßig in die Zukunft zu schauen. Es ist deutlich pragmatischer und von der Methodik her auch bewährt, alles auf ein Referenzjahr zu beziehen. Und das ist 2021. Insofern sind für das Jahr 2021 nicht die 14,1 Milliarden Euro relevant, sondern die Realkosten des Jahres 2021. Da sind wir bei etwas über 5 Milliarden Euro, also einer ganz anderen Summe. Das steht in einem ausgezeichneten Verhältnis zu dem Nutzen in dem Jahr. Wir haben ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,5.

Kay Rabe von Kühlewein (VCD): Ich habe schon in der schriftlichen Stellungnahme erläutert, dass es ein „Game Changer“ für die Region ist. Die Trasse schließt sie besser an den Schienenverkehr an. Das hat auch langfristig enorme wirtschaftliche Wirkungen. Das Beispiel Montabaur an der Strecke Köln–Frankfurt zeigt das ganz speziell mit zwei bis acht Prozent Wirtschaftswachstum in den vergangenen Jahren. Diese Halte sind auch finanzierbar. Das kann der Deutsche Bundestag in der parlamentarischen Befassung beschließen. Es gibt ohnehin eine sechzigprozentige GVFG-Finanzierung. Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Bosch für die Fraktion Die Linke hat als Nächster das Wort.

Abg. **Jorrit Bosch (Die Linke):** Herr Dörsam, ich sehe, dass es großen Frust im Projektbeirat darüber gibt, wie der Beteiligungsprozess gelaufen ist. Ich habe auch schon im Plenum deutlich gemacht, dass ich Verständnis dafür habe, dass Sie sich an dieser Stelle nicht ausreichend gehört gefühlt haben. Ich

möchte Ihnen daher die Möglichkeit geben, anzusprechen, wie Sie den Beteiligungsprozess empfunden haben und was Ihre Kritik an der Informationspolitik und der Beteiligung im Einzelnen war. Frau Kalisch hat schon angesprochen, dass die Deutsche Bahn und auch einige beteiligte Städte nicht unterschrieben haben. Was ist danach passiert? Wie wurde der Prozess anschließend begleitet?

Bürgermeister **Dr. Peter Dörsam** (Projektbeirat Alpha-E): Das war ein sehr vorbildlicher Prozess. Es war kein Gremium, das Abstimmungen ersetzt, das ist ganz klar, aber es war komplett transparent. Man kann alles noch im Internet finden, was gesagt wurde und was eingereicht wurde. Dr. Volker Kefer, damals stellvertretender Vorstandsvorsitzender der DB AG, und Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär, haben die Schlussworte gehalten. Beide haben damals in etwa gesagt: Das machen wir jetzt so. Das setzen wir um. Und auch nicht, weil sie uns zuliebe etwas machen wollten. Dr. Kefer hat in seiner Rede, die man auf YouTube nachhören kann, gesagt, es gehe darum, möglichst schnell etwas zu erreichen und Dinge umzusetzen, die teilweise auch schon zeitnah Vorteile brächten und nicht erst, wenn möglicherweise nach sehr langer Zeit eine Neubaustrecke fertig sei. Er hat sich in seiner Rede genau damit auseinandergesetzt. Ich habe den Beitrag in meiner schriftlichen Stellungnahme verlinkt. Viele Menschen haben in ihrer Freizeit daran mitgearbeitet, haben sich dafür freigenommen. Die Termine fanden ein Jahr lang freitags bis 17 Uhr in Celle statt. Wir waren alle überrascht, dass wir einen Konsens gefunden hatten, der so weit trägt. Auch ich als Bürgermeister bin dort erst einmal hingefahren und habe gedacht: Die wollen uns Güterverkehr geben. Den wollen wir aber nicht haben. Wie wollen wir das zu Hause verkaufen? Dann haben wir übergesetzlichen Lärmschutz auf den Bestandsstrecken gefordert, damit auch die Menschen an den Bestandsstrecken mitgenommen werden und am Ende nicht als Verlierer dastehen. Wir haben alle auch Bestandsstrecken, Seevetal zum Beispiel, das direkt an Hamburg angrenzt. Es wurden immer beide Fragestellungen bearbeitet. Es ist ein Stück weit Legendenbildung, die hier im Moment stattfindet, dass von Anfang an klar gewesen sei, dass es nicht reiche. Nein, die Bahn selbst hat gesagt: Im Moment reicht es. Aber sie hat einen Zusatz formuliert: Wenn sich herausstellt, dass es verkehrlich nicht reicht, müssen wir noch einmal zusammenkommen und beraten. Dann



brauchen wir mehr. Die Bereitschaft, dann über mehr zu reden, ist auch Teil des Abschlussdokuments. Dr. Kefer hat in seiner Rede gesagt: Wenn wir mehr brauchen, weil die wirtschaftliche Entwicklung besonders gut ist, finden wir auch dafür Lösungen – und auch das im Bestand. Das war der Ansatz. Daher ist das Entsetzen so groß über das, was daran vorbei alles stattgefunden hat. Aber das würde die Zeit heute sprengen. Ich bin natürlich in einem anderen Rahmen bereit, im weiteren Gespräch auf die Details einzugehen.

Der Blick muss jetzt eigentlich nach vorne gehen. Ich möchte Sie alle bitten, sich die Unterlagen der volkswirtschaftlichen Bewertung wirklich noch einmal anzusehen. Ich meine, wenn Herr Hudaff hier darstellt, was sein muss, muss man natürlich bedenken, dass es hier für die Bahn um Planungskosten von über einer Milliarde Euro geht. Die volkswirtschaftliche Bewertung nehmen Gutachter vor. Die Unterlagen liegen Ihnen vor. Ich habe auch sie in meiner Stellungnahme verlinkt. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist: Wenn man das Projektbündel 3 – das ist das Projektbündel von den elf mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Faktor 1,9 – umsetzt, bleibt ein Engpass überhaupt nur noch zwischen Lüneburg und Uelzen. Ich habe doch ein bisschen das Gefühl, dass man eben diese Strecke jetzt erst einmal herausgenommen hat. Die brauchen wir eben doch noch. Das scheint offensichtlich der Fall zu sein. Man war damals offenbar schon recht weit. Aber der Frust, wie damit umgegangen wird, sitzt natürlich bei vielen sehr tief.

Vorsitzender: Vielen Dank! Damit beginnen wir die dritte Runde. Für die Fraktion der CDU/CSU Kollege Jordan, bitte!

Abg. **Alexander Jordan** (CDU/CSU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren Sachverständige! Ich richte meine Frage an Landrat Grote. Sie haben ausgeführt, wie die Situation im ÖPNV in den Landkreisen Celle, Uelzen, Harburg und auch im Heidekreis aussieht. Was wünschen sich die Menschen in den Landkreisen zur Verbesserung? Meine zweite Frage: Wie kann der Dissens zwischen den im Jahr 2015 im Dialogforum Schiene Nord erklärten Absichten und dem heutigen Vorgehen, der auch in ihrer Stellungnahme aufgezeigt wurde, aufgelöst werden? Und als dritte Frage: Für die Neubaustrecke sind entsprechende Ausgleichsflächen

zu stellen. Ist dies aus Sicht der Landkreise hinreichend möglich? Vielen Dank!

Landrat **Jens Grote** (Heidekreis): Um zu verstehen, wie man aus der Misere herauskommt, muss man vielleicht noch einmal an das anschließen, was Herr Dr. Dörsam gesagt hat. Wenn hier der Eindruck erweckt wird, dass die Sitzung im Dialogforum Schiene Nord eine Freizeitveranstaltung von Hobbyinteressierten gewesen sei, wird man dem überhaupt nicht gerecht. Es war sehr professionell und konstruktiv. Und es war ein beispielgebender Prozess, der eigentlich Schule hätte machen können. Das Forum war nicht demokratisch gewählt bzw. legitimiert, aber es war ein einmaliges Vorgehen, mit dem ein Konflikt gelöst, ein gordischer Knoten durchschlagen wurde, den es schon seit Jahrzehnten gegeben hatte. Jetzt so zu tun, als ob die meisten zum Schluss eigentlich gar nicht mehr bereit gewesen seien, das Ergebnis umzusetzen, entspricht schlicht nicht der Wahrheit. Wenn Sie sich die Abschlussdokumente ansehen, können Sie, selbst wenn Sie nicht daran teilgenommen haben, diese Gemeinsamkeit und diesen Aufbruch aus den Dokumenten herauslesen. Man sagt nun der Region: Die Belastung, die wir damals verabredet haben – und das ist insbesondere der Ausbau der Amerikalinie –, die trägt fleißig weiter. Und das passiert ja im Heidekreis durch den immensen Ausbau der Amerikalinie. Hauptsächlich die Städte Soltau und Munster sind unheimlich stark davon betroffen. Die damals getroffene Absprache umfasste den Ausbau der Bestandsstrecken und keine Neubautrasse. Im Gegenzug wurde eine konstruktive Mitarbeit bei der Amerikalinie vereinbart. Geblieben ist die Belastung. Daher verstehen wir in der Region nicht, warum es diese Bruchstelle in dem Prozess gegeben hat. Der Bund hat bis heute auch nicht aufgeklärt, warum es so gewesen ist.

Es gibt Effekte, die wir auch mittelfristig erreichen könnten, die aber nie geplant wurden. Insoweit wünsche ich mir, dass wir noch einmal zusammenkommen. Ich sehe aber den Bund in der Bringschuld. Wir würden gerne eine Zeitachse sehen, welche Effekte wann mit welchen Möglichkeiten umgesetzt werden können. Die Qualitätsoffensive kommt. Dabei wird es aber nur relativ überschaubare Verbesserungen geben. Bis 2029, auch dazu hat Herr Dr. Dörsam etwas gesagt, gibt es Möglichkeiten, diese Offensive gegebenenfalls weiter auszuweiten, um möglichst viele Effekte zu erreichen.



Aber auch die mittelfristigen Lösungen sind Lösungen, die wir in der Region brauchen. Man muss sich über die Fragen, die Herr Dr. Dörsam, Herr Prof. Siefer und andere aufgeworfen haben, Gedanken machen. Wenn diese Fragen nicht geklärt werden, werden Sie den Konflikt vor Ort nicht befrieden können. Man wird dann in diesem Dissens weiterleben. Ich kann alle Verantwortlichen nur auffordern, zusammenzukommen, um das zu besprechen. Als Landkreise haben wir sehr viele Aufgaben. Im Bereich der Kinder- und Jugendhilfe bieten wir u. a. Erziehungsberatung für streitende Ehepaare an, wenn die Kinder darunter leiden. Wenn die Eltern selbst nicht in der Lage sind, sich zu einigen, sie aber die Zukunft für das gemeinsame Kind gewährleisten müssen, schicken wir unabhängige Fachleute, die mit jeder Seite Gespräche führen, um zu schauen, wo man etwas Gemeinsames finden kann. Wenn Ihnen der Konsens nicht gelingt, planen Sie zwar, aber Sie werden keine Akzeptanz bei den davon Betroffenen bekommen. Heute sind fast nur Personen bzw. Vertreter von Körperschaften zu Wort gekommen, deren Bürgerinnen und Bürger nicht unmittelbar von dem Vorhaben betroffen sind.

Zu den Ausgleichsflächen kann ich Ihnen nur sagen, dass es in unseren Landkreisen so gut wie keine Ausgleichsflächen mehr geben wird. Wir haben Windkraft und andere Maßnahmen, dafür sind diese Flächen schon mehrfach überzeichnet.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das Fragerecht geht wieder an die AfD-Fraktion. Herr Abgeordneter Henze!

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Meine nächsten Fragen gehen an Herrn Dr. Dörsam. Sie haben es gerade angesprochen: Ich war damals selbst als Landtagsabgeordneter froh, als sich in diesen Gesprächen – nicht nur mit Alpha-E, sondern auch in der Parlamentariergruppe Bahn im Niedersächsischen Landtag – herauskristallisierte, dass wir tatsächlich eine Konsensfindung erreicht hatten. Die ist jetzt leider vom Tisch. Wir führen natürlich weiterhin Gespräche mit den Bürgern. Daraus und auch aus den vorliegenden Stellungnahmen zeigt sich, dass eine Bürgerbeteiligung entsprechend dem „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“ des Bundesministeriums für Verkehr eigentlich noch gar nicht erfolgt ist. Wie sehen Sie diesen Teilaspekt? Handelt die Deutsche Bahn überhaupt nach den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums? Und eine

weitere Frage: Sie hatten noch nicht viel Zeit, zu dem Thema „neue Weichen auf der Engpassstelle“ zu sprechen. Was müsste dort gebaut werden? Und was hätte das für Auswirkungen? Vielleicht können Sie dazu kurz ausführen? Vielen Dank!

Bürgermeister **Dr. Peter Dörsam** (Projektbeirat Alpha-E): Zum Dialogforum vielleicht noch folgende Ergänzung: In der Frage vorher war auch angesprochen worden, dass die Bahn im Dialogforum nicht unterschrieben habe und wie das empfunden worden sei. Das war vollkommen unproblematisch, da es von Anfang an klar war. Die Bahn war mit vielen Mitarbeitenden beteiligt. Das waren Experten, die dort zu verschiedenen Themen gehört wurden, was immer anders dargestellt wird. Das war fachlich – ich glaube, das kann man sagen – auf einem erstaunlichen Niveau. Die Bahn hat mitgetragen, mitformuliert, wie das Abschlussdokument aussah. Aber dass sie unterschreibt, war nicht vorgesehen. Das Land hat auch nicht unterschrieben. Das war eine Frage für die Kommunalvertreter, die Vertreter der Bürgerinitiativen und die Verbandsvertreter.

Zur Bürgerbeteiligung jetzt: Das Ganze wurde immer mehr ohne Beteiligung geplant. Es gab auch kein Raumordnungsverfahren bzw. keine Raumverträglichkeitsuntersuchungen. Das wäre ein vorgegebenes Verfahren, in dem es Beteiligungsrechte gibt und man Belange einbringen kann. Die Trassenfindung, wie sie hier gemacht wurde, unterscheidet aus meiner Sicht nicht, ob eine Fläche schon belastet ist. Wenn man einen Bestandsausbau vornimmt und man ein Gleis neben ein bestehendes legt, braucht man auch Flächen. Aber es macht doch einen Unterschied, ob eine neue Trasse durch freie Landschaft oder Orte gebaut wird, wo ganz neue Zerschneidungen entstehen. Das wurde hier zum Beispiel gar nicht beachtet. Das kann, glaube ich, auch nur passieren, wenn es gar keine Beteiligung gibt. Es war ein Verfahren, bei dem die damalige DB Netz das praktisch in Auftrag gegeben hat. Und die Beteiligung ist ausgeblieben. Als dann die Neubaustrecke plötzlich im Raum stand, gab es letzten Sommer eine Informationsveranstaltung. Wir haben einen oder zwei Tage vorher die Einladung für eine Videokonferenz bekommen. Es konnten auch längst nicht alle so kurzfristig teilnehmen. Man fragt sich schon: Warum wird mit so wenig Vorlauf eingeladen? In der Veranstaltung wurde das Projekt eigentlich nur vorgestellt. Es haben vier dieser Informationsveranstaltungen stattgefunden. Das waren aber



keine Beteiligungsveranstaltungen, bei denen man noch hätte diskutieren oder Einwände hätte geltend machen können, sondern letztlich reine Informationsveranstaltungen. Es gab verschiedene Stationen, an denen Bahnmitarbeitende bestimmte Fragen erklärt haben. Das ist keine Bürgerbeteiligung, wie sie im Handbuch vorgesehen ist. Denn die ist ja partizipativ. So etwas hat hier nicht stattgefunden. Man hat hingegen die Neubaustrecke praktisch „aus dem Hut gezaubert“ und es wurde gesagt: Das ist es jetzt. Der nächste Schritt wäre doch die Frage danach, ob es eine Notwendigkeit für das Projekt gäbe, was hier ja unterstellt wird. Und da bitte ich wirklich: Schauen Sie sich die Unterlagen an. Die volkswirtschaftlichen Bewertungen machen immer noch die Bundesgutachter. Wenn man sich das ansieht, kommt man plötzlich zu ganz anderen Ergebnissen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die SPD-Fraktion Frau Troff-Schaffarzyk!

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD): Meine Fragen gehen an Prof. Dr. Siefer. Sie haben das Konzept einer Güterzugneubaustrecke zwischen Lüneburg und Uelzen ins Spiel gebracht. Warum wäre eine solche Strecke mit einer geringeren Plangeschwindigkeit von zum Beispiel 120 km/h aus Sicht der Eisenbahnbetriebswissenschaft flexibler in der Trassierung und gleichzeitig ausreichend für die Bedarfe des Hamburger Hafens? Und eine zweite Frage: Sie kritisieren die Fixierung auf die 59 Minuten Fahrzeit. Wenn wir hypothetisch den Zielwert im Deutschlandtakt etwa auf 70 Minuten verändern würden, welche kostengünstigeren Ausbauplätze an der Bestandsstrecke würden dadurch wieder technisch und wirtschaftlich tragfähig?

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer (TU Braunschweig): Ich fange mit der letzten Frage an: Wenn die Bestandsstrecke ertüchtigt wird, am besten natürlich durch zwei weitere Gleise zu einem viergleisigen Ausbau, gäbe es dort die entsprechende Entmischung. Die vorhandene Strecke erlaubt von der Trassierung mit 200 km/h, gegebenenfalls sogar 230 km/h, zu fahren. Die Strecke zwischen Hamburg und Hannover wurde mit dem ICE 1 bereits in 75 Minuten befahren. Der ICE 4 ist deutlich beschleunigungsstärker und könnte an den Geschwindigkeitseinbrüchen in Celle, Uelzen und Lüneburg schneller beschleunigen, sodass man auf Fahrzeiten von vermutlich 72 oder sogar 70 Minuten kommen würde. Tatsache ist, dass der Hamburger

Bahnhof auch nach dem dritten Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt kein wirklicher Knoten ist. In Hamburg wird diskutiert, ob der Knoten in Harburg, am Hauptbahnhof oder eventuell am Bahnhof Diebsteich sein soll, weil von dort die Verbindungen in Richtung Kiel und Flensburg abgehen. Wenn wir uns die weiteren Planungen für Hamburg ansehen, gibt es dort kaum weitere Umstiege im Fernverkehr, sodass die Ankunftszeit in Hamburg nicht so hochgehängt werden sollte, wie das im Moment in der Diskussion geschieht.

Ein viergleisiger Ausbau Uelzen–Lüneburg ist sehr schwierig und auch durch Alpha-E nicht ganz gedeckt. Man müsste daher überlegen, ob es für die Herstellung der Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens tatsächlich sinnvoll ist, eine Viergleisigkeit von Hamburg, die schon bis Ashausen besteht, bis kurz vor Lüneburg durchzuziehen, um dann mit zwei weiteren Gleisen in Richtung Uelzen zu gehen. Prognosen aus dem Projektdossierverfahren zeigen, dass zukünftig ein großer Teil des Güterverkehrs über die Ostachse fahren soll, sodass nach dem Ausbau der Strecke Uelzen–Stendal ein großer Teil des Güterverkehrs, der heute noch von Uelzen bis Celle und Lehrte fährt, bereits in Uelzen abbiegt. Wir müssen uns Gedanken darüber machen, ob es für den Hamburger Hafen nicht bereits ein Vorteil ist, wenn Uelzen mit dem Hamburger Hafen über Lüneburg und einer entsprechenden Neubaustrecke verbunden wird. Die Trassierung wäre auch leichter, da die Radien, die für den Güterverkehr genutzt werden können, deutlich kleiner sind, sodass um entsprechende Hindernisse besser herumgefahren werden kann. Man könnte mit den Radien bis auf 1.500 Meter heruntergehen und hätte dadurch eine deutlich flexiblere Trassierung. Ich gebe zu, dass auch für den Güterverkehr natürlich eine geradlinige Strecke anzustreben ist. Aber man würde die Bestandsstrecke für den schnellen Fernverkehr und den Regionalverkehr freimachen. Der Güterverkehr könnte dann, wie zum Beispiel in der Schweiz, im Fünf-Minuten-Takt über diese neue Strecke fahren. Wobei man gar nicht so viele Züge auf diese Strecke bekommt, da aus dem Hamburger Hafen oder von der Verbindung zwischen Lüneburg und Harburg noch andere Verkehre auf der Trasse sind. Aber das wäre eine Möglichkeit, um in Richtung Uelzen eine deutlich größere Anzahl von Güterverkehren zu realisieren.



Vorsitzender: Vielen Dank! Dann ist wieder die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dran. Frau Abgeordnete Michaelen, bitte sehr!

Abg. **Swantje Michaelen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe drei Fragen an die Oberbürgermeisterin von Lüneburg, Claudia Kalisch. Das Land Niedersachsen will einen Halbstundentakt im Regionalverkehr zwischen Hamburg und Hannover auf der bestehenden Strecke sowie einen Viertelstundentakt zwischen Lüneburg und Hamburg. Unterstützen Sie diese Pläne? Welche aktuell diskutierte Infrastrukturvariante kann das erfüllen? Und als zweite Frage: Welche Unterstützung haben Sie aus anderen norddeutschen Städten oder auch Bundesländern für die Neubaustrecke? Und als Drittes: Welche Erwartungen haben Sie an die Generalsanierung 2029 und mögliche Maßnahmen?

OBn **Claudia Kalisch** (Lüneburg): Den Halbstundentakt im Regionalverkehr nach Hannover unterstützen wir ganz ausdrücklich. Seit ich in dieser Position bin, kämpfe ich auch dafür, dass Lüneburg an Hamburg mit einer S-Bahn-Taktung angeschlossen wird. Das stimmt auch mit den Zielen Hamburgs überein, wo ein großer Bedarf besteht, den südlichen Raum besser mit dem Nahverkehr anzubinden. Das ist eine klare Forderung von uns beiden. Lassen Sie mich dazu ausführen, wie die Situation bei uns in Lüneburg und im gesamten Landkreis ist. Wir haben eine Strecke, die mit 147 Prozent Auslastung völlig überlastet ist. Hoffungslos überfüllte Züge. Wenn man hineinkommt, steht man eng im Gedränge. Aber vor allem sind Verspätungen und Ausfälle die Regel, nicht die Ausnahme. Wer südlich von Hamburg wohnt und mit der Bahn nach Hamburg will, zur Arbeit, zur Uni oder zur Berufsschule, braucht starke Nerven. In meinen BürgerInnen-Sprechstunden oder in Gesprächen mit den Bürgern werden zunehmend Stimmen deutlich, die sagen: Ich bin leidenschaftlicher Bahnfahrer, Jahrzehnte immer mit der Bahn zur Arbeit gefahren, aber jetzt steige ich aufs Auto um. Das ist das Gegenteil unserer verkehrspolitischen und klimapolitischen Ziele. Und umgekehrt sieht es genauso aus. Die PendlerInnen nach Lüneburg, die von außen kommen, haben ähnliche Probleme. Wir sind das Oberzentrum in Nordostniedersachsen. Wir haben die Leuphana-Universität, sind Behörden- und Garnisonsstadt. Wir haben zwei Kliniken. Wir sind Zuzugsregion. Von Hamburg aus sind es 20 Minuten mit dem Zug. Das Pendeln ist

jetzt schon fast unmöglich. Die Pünktlichkeitswerte im Nahverkehr in Niedersachsen liegen bei durchschnittlich 84 Prozent, bei uns vor Ort bei 74 Prozent im Jahr 2025. Es wird schlechter. Wenn man sich das umrechnet: Bei zehn Fahrten pro Woche, fünfmal hin und zurück, heißt das, dass man an zwei Tagen in der Woche zu spät oder manchmal auch gar nicht zur Arbeit kommt. Die Verspätung von Fernzügen wirkt sich auch im Nahverkehr aus. Deshalb brauchen wir dringend Kapazitäten, und die bringt auch kein drittes Gleis. Wir brauchen den Halbstundentakt nach Hannover und den Viertelstundentakt nach Hamburg. Und um der Politik vielleicht die Hemmung zu nehmen, sie würde damit gegen einen Konsens in der Region entscheiden: Sie fragten nach der Bruchstelle im Prozess. Wenn ein Drittel der Anwesenden ein Dokument nicht unterzeichnet, hilft die beste Aufbruchstimung im Dokument nichts, wenn es eben nicht breit getragen wird. Als ich mein Amt übernommen hatte, habe ich das Thema geprüft. In unserem Ratsinformationssystem habe ich Unterlagen gefunden, die ganz klar aussagen, dass auch damals schon klar war, dass die Kapazitäten mit Alpha-E nicht reichen. Daher hat die Hansestadt nicht unterzeichnet. Ein weiterer wesentlicher Grund war, dass eben solche Minderheitspositionen auch nicht in das Papier eingegangen sind.

Wer unterstützt uns? Zunächst einmal tritt der Landkreis Lüneburg mit all seinen Kommunen geschlossen auf. Es gibt auch noch weitere Kommunen in der Umgebung: kleinere Orte wie Jelmstorf und größere wie Winsen. Wir haben Unterstützung aus Hamburg und Hannover. Es geht um diese beiden Städte, die miteinander verbunden werden sollen, um das klar zu sagen. Und die umliegenden Bundesländer Stadtstaat Hamburg, Stadtstaat Bremen, Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen und Hessen sehen die überregionale Bedeutung neben allem, was ich gerade zur regionalen Bedeutung im Nahverkehr ausgeführt habe. Es geht hier inzwischen auch um die transeuropäischen Netze. Ich glaube, bei einer bundespolitischen Entscheidung ist es ganz wichtig, das zu berücksichtigen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Und jetzt wieder die Fraktion Die Linke, Herr Abgeordneter Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Frau Kalisch, vielen Dank für die Ausführungen. Ich würde an der Stelle direkt weitermachen und Sie befragen. Es



geht in dieser Frage ein recht großer Riss durch die Region und durch Niedersachsen. Es scheint nicht ganz einfach zu sein, eine Lösung oder einen Kompromiss zu finden. Wie kann man Ihrer Meinung nach diesen Konflikt auflösen? Was hätte vielleicht im Vorhinein besser laufen müssen? Und was müsste in der Zukunft passieren?

OBn **Claudia Kalisch** (Lüneburg): Ich glaube, wenn ich das Konzept hätte, wären wir alle einen Schritt weiter. Ich kann Ihnen sagen, was schiefgelaufen ist. Es wurde ein vermeintlicher Konsens transportiert, den aus unserer Sicht so nicht gab. Das habe ich gerade ausgeführt. Im Gegenteil: Es gibt es inzwischen auch zahlreiche Stimmen für eine Neubaustrecke. Und ich bitte wirklich, die auch wahrzunehmen. Im Projektbeirat, dem Nachfolgeorgan des Dialogforums, der finanziell vom Land Niedersachsen unterstützt wird, sind neben Kommunen und Landkreisen ausschließlich Bürgerinitiativen vertreten. Die Vertretungen von Umwelt-, Wirtschafts-, Fahrgast- oder Verkehrsverbänden fehlen. Ich glaube, das ist ein Punkt, den man anders hätte angehen können. Es ist unabhängig davon wichtig, dass wir jetzt nach vorne schauen. Ich stehe in einem guten und engen Austausch mit der Landesregierung, mit allen genannten dort. Ich weiß auch um die Unterstützung von Herrn Ministerpräsidenten Lies, der auch klar sagt, ein viergleisiger Ausbau durch die Hansestadt wird nicht funktionieren. Unabhängig davon braucht es jetzt einfach eine klare Entscheidung. Ich glaube nicht, dass uns weitere große Diskussionsrunden helfen. Alle Fakten liegen auf dem Tisch. Jetzt braucht es eine Entscheidung. Wir müssen in die Zukunft schauen und müssen uns ansehen, was verkehrspolitisch, klimapolitisch und von den europäischen Netzen her notwendig ist und wie wir das am schnellsten umsetzen können.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Ich möchte noch Herrn Grote befragen. Die Befürworter der Neubaustrecke argumentieren häufig, dass die Region durch zwei oder drei zusätzliche Regionalhalte auch von der Neubaustrecke profitieren würde. Für mich ist vollkommen klar, dass diese Strecke auch keine reine Transitstrecke sein darf, von der die Region im Endeffekt nichts hat. Wie stehen Sie zu den Regionalhalten? Sie schreiben auch in Ihrer Stellungnahme von dadurch geweckten Hoffnungen, wenn ich das richtig gelesen habe. Könnte der Bundestag sie also ausgewogener stimmen, wenn wir

die Kernforderung 5 beschließen würden?

Landrat **Jens Grote** (Heidekreis): Es ist tatsächlich so, wie ich das eingangs gesagt habe, dass es den Bürgerinnen und Bürgern inzwischen schon fast egal ist, ob sie einen besseren Verkehr durch einen regionalen Halt einer Neubautrasse oder durch einen Ausbau im Bestand auf unserer Heidebahn haben. Sie kommen nicht von A nach B. Der Heidekreis ist Teil von zwei Metropolregionen. Wir haben Ein- und Auspendler von und nach Hamburg und Hannover. Das funktioniert nur sehr begrenzt und häufig mit vielen Brüchen. Die Situation ist so schlecht, dass die Menschen einfach auf irgendeine Verbesserung hoffen. Wenn sie dann eine Animation sehen mit der Möglichkeit, in einer halben Stunde nach Hamburg zu kommen, dann ist das natürlich hochattraktiv. Nur wir reden über den Zeitraum von 2050 oder 2063. Und da sind gerichtliche Auseinandersetzungen und andere Verzögerungen überhaupt nicht eingerechnet. Wir reden über etwas, was viele von uns hier gar nicht mehr erleben werden. Das ist im Grunde das Traurige. Die Menschen wollen jetzt eine Verbesserung. Das Bittere daran ist, dass man ein Format gefunden hatte, in dem man Verbesserungen verabredet hat, die sukzessive in Teilbereichen gekommen wären. Die Belastungen bleiben und alles andere ist für die Zukunft geplant. Regionale Verkehre müssen in Absprache von Land und Bund geklärt und im Wesentlichen auch finanziert werden. Für Diskussionen dazu gibt es aufgrund des zerrütteten Verhältnisses durch die Nichtumsetzung der Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord keine Grundlage. Insoweit kommen wir auch nicht weiter. Im Moment sind das Träume für 2063, die wenig greifbar sind, da die Finanzierbarkeit unklar ist. Was 2063 sein wird, wissen wir nicht. Wir können im Moment noch nicht einmal ein halbes Jahr in die Zukunft blicken. Das steht tatsächlich in den Sternen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Und wir beginnen jetzt die vierte Runde. Herr Abgeordneter Donth für die CDU/CSU-Fraktion!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Meine Frage geht an Herrn Prof. Dr. Iffländer. Sie knüpft an das an, was wir gerade gehört haben. Was sagen Sie denn zu den Einwänden des Landes Niedersachsen, dass eine Neubaustrecke viel zu teuer wäre, zu spät käme und man jetzt Verbesserungen bräuchte? Was passiert aus Ihrer Sicht im Gesamtnetz, wenn die



Strecke Hannover–Hamburg die vorgesehenen Fahrzeiten und Kapazitäten nicht erreicht?

Und die zweite Frage geht noch einmal an Herrn Könner. Mit welchen Wachstumsraten im Güterverkehr rechnen Sie allein für die niedersächsischen Häfen in den kommenden zehn bis zwanzig Jahren? Welche zusätzlichen Schienenkapazitäten werden konkret benötigt, um die Nachfrage zu bewältigen? Sie haben ja darauf hingewiesen, dass einige Häfen auch eigene EVUs betreiben.

Prof. Dr. Lukas Iffländer (Pro Bahn): Ich fange mit der letzten Frage an: Was passiert im Gesamtnetz, wenn die Strecke nicht kommt oder nicht mit den entsprechenden Fahrzeiten und Kapazitäten kommt? Das Thema „Kapazitäten“ ist relativ einfach zu beantworten, das habe ich gerade mehrfach ausgeführt. Wenn die entsprechenden Kapazitäten für den Güter- und den Fernverkehr nicht geschaffen werden, kann der Nahverkehr nicht ausgebaut werden. Im Extremfall kommen wir irgendwann zu der Frage, ob ein Nahverkehrszug oder ein Güterzug überhaupt noch fahren kann. Dann sind wir bei der Diskussion, wie wir Züge streichen. Ich glaube, das will hier keiner. Bei der Fahrzeit gibt es auch ein Problem. Der Deutschlandtakt ist gerade auf den Elbbrücken in Hamburg sehr dicht getaktet. Wenn ein Zug dort drei Minuten später oder früher ankommt, heißt das, dass ein anderer Zug verlegt werden muss. Es brechen dann andere Reiseverbindungen und Anschlüsse weg. Reiseketten von Kopenhagen nach Köln würden dann reißen. Das zeigt, dass bereits diese kleinen Änderungen schwierig sind. Der aktuelle Entwurf für die Neubaustrecke weist zum Glück etwas Puffer auf. Das ist auch gut so, denn der ist erforderlich für die Pünktlichkeit an dieser Stelle.

Zu den Kosten und Bauzeiten: Zu den Kosten hat Herr Engel schon ausgeführt, wie man das rechnerisch angehen muss. Alles andere wäre ein Blick in die Glaskugel. Der Neubau ist wahrscheinlich auch nicht so viel teurer als die Bestandsstrecke. Ich würde tatsächlich wieder auf das Beispiel Nürnberg–Bamberg abstellen, auch wenn gesagt wurde, dass es nicht passe. Aber dort wurde in jeder Ortsdurchfahrt irgendetwas entdeckt, was vorher nicht geplant war. Jede Ortsdurchfahrt ist deutlich teurer geworden. Die Pläne wurden übrigens auf diesem Abschnitt gar nicht eingestellt. Man ist einfach nicht vorwärtsgekommen. Man hat teilweise mit drei Planungsteams an drei Planfeststellungs-

abschnitten gearbeitet, kam aber nicht voran. Jede Ortsdurchfahrt bedeutet Bahnübergänge, Kabeltröge, Leitungen und so weiter. Das ist bei einer Neubaustrecke nicht annähernd so. Daher ist es deutlich realistischer, die Neubaustrecke in einer kürzeren Zeit – und zwar vor 2063 – fertigzustellen, als die Bestandsstrecke zu ertüchtigen. Es ist auch eher damit zu rechnen, dass es wie bei der Strecke Erlangen–Bamberg ständig zu Schienenersatzverkehr, Sperrungen und Umleitungen kommt. Danke!

Lutz Könner (ZDS): Die Seegüterverkehrsprognose geht einerseits von einem moderaten Wachstum bis 2040 aus, aber Treiber sind die Containerverkehre. Wir erwarteten bis zu 3,9 Millionen zusätzliche Standardcontainer. Bei einem erwarteten Schienenanteil von 45 bis 55 Prozent insbesondere für die Containerhäfen sind das rund zwei Millionen TEU mehr pro Jahr auf der Schiene. In Züge übersetzt heißt das: Man kann mit 80 bis 90 Standardcontainern pro Ganzzug arbeiten. Damit ergeben sich rund 20.000 bis 26.000 zusätzliche Containerzüge pro Jahr oder etwa 50 bis 75 pro Tag. Ein maßgeblicher Anteil davon wird auf die Trasse Hannover–Hamburg entfallen. Zu den niedersächsischen Seehäfen noch die Anmerkung: Auch Häfen wie Brake, Cuxhaven, Emden und Nordenham schlagen in den Bereichen Massengüter, Agrarprodukte, Automobile und Energie sehr seehafenaffine, also schienengebundene, Güter um. Insofern ist das auch für diese Regionen ein relevantes Thema.

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die AfD-Fraktion Abgeordneter Henze!

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Meine nächsten Fragen gehen an Herrn Könner. Ich werde oft auf die Erzzüge zum Stahlwerk Salzgitter angesprochen, deren Lärmemissionen wohl auch zu den höchsten Belastungen auf den befahrenen Strecken zählen. Mir wird dann immer gesagt: Schlagen Sie doch mal vor, dass die zukünftig auf die Binnenschifffahrt und den Elbe-Seitenkanal verlagert werden. Wäre das möglich? Würden Sie so etwas ausschließen? Gäbe es innerhalb des Hamburger Hafens logistische Probleme, Schüttgüter von einem Seeschiff auf ein Binnenschiff umzuladen? Die zweite Frage: Sie hatten ja gerade den Aufwuchs der TEU-Umschläge in Hamburg angesprochen. Hamburg ist nach einem massiven Einbruch in den letzten Jahren, Gott sei Dank, wieder auf einem besseren Weg. Ich hoffe, das setzt sich so fort. Wir sehen die Kon-



kurrenz von Piräus am anderen Ende Europas und natürlich auch von Rotterdam und Amsterdam. Die Anbindung wird schwierig bleiben. Süddeutschland wickelt einen großen Teil des Umschlags über die Benelux-Häfen ab. Halten Sie die Zielvorgaben ein? Ich habe gehört, dass man 2022 das Ziel hatte, die Verluste zwei, drei Jahre später wieder aufgeholt zu haben. Können Sie bestätigen, dass der Hamburger Hafen wieder die TEU-Tonnage aufweist, die er damals hatte? Danke!

Lutz Könner (ZDS): Ich kann Ihnen nicht konkret sagen, welches Verkehrsmittel im Hinterland gewählt wird. Das entscheiden die Spediteure und die Dienstleister im Hafenhinterland. Wir organisieren den Umschlag. Wir schlagen auf alle Verkehrsträger um und sind auch stark im Kombinierten Verkehr. Die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger leidet jedenfalls. Im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern findet sie weniger Berücksichtigung. Das ist schade. Es spielt aber auch eine Rolle, wie sich die Zulieferer und die Spediteure entscheiden. Es gibt zum Beispiel bei Groß- und Schwerlasttransporten im Projektgutbereich oder im Schüttgutbereich ganz unterschiedliche Rahmenbedingungen. Bei Schüttgut handelt es sich oft um Just-in-time-Verkehre. Vielfach kann man am Hafen bei Schüttgut gar nicht absehen, was in den nächsten Tagen passiert. Das sind Verkehre, die nicht nur aus Europa, sondern auch aus der ganzen Welt anlanden. Viele Verkehre sind Tramp-Verkehre, die auf konkrete Bestellungen reagieren und auch zwischengelagert werden. Dann stellt sich die Frage nach dem Verwendungszweck und dem Weitertransport. Insofern ist die Verkehrsträgerbreite sehr heterogen und wird auch grundsätzlich von uns bedient.

Ich habe vorhin schon ein Stück weit dazu ausgeführt: Tatsächlich haben die deutschen Seehäfen auf der Schiene insbesondere gegenüber den sogenannten ARA-Häfen – noch – einen Wettbewerbsvorteil. Deswegen bin ich auch hier. Ich werbe für diesen Wettbewerbsvorteil, weil wir ihn brauchen. Wir haben zu einem großen Teil wegen der Energiewende und des CO₂-Abbaus in den letzten Jahren erhebliche Steigerungspotenziale erfahren – nicht nur im Containerbereich, auch grundsätzlich. Wir erinnern uns an die Ukraine-Krise. Da haben wir auch unterstützend viele Verkehre mit Getreide über die Schiene abgewickelt. In ganz Europa haben wir mitgeholfen, dass es zu Lösungen kam.

Insofern ist die Schiene sehr stark. Das zeigen die Anteile des Schienenverkehrs: 13 Prozent in Rotterdam, rund 40 Prozent bei deutschen Seehäfen mit einem Aufwuchspotenzial in den letzten Jahren. Als ich vor zwölf Jahren beim ZDS anfang, waren wir froh, wenn wir bei 35 Prozent lagen. Jetzt liegt Hamburg schon bei fast 60 Prozent, die bremischen Häfen bei über 50 Prozent. Das zeigt das Zukunftspotenzial, gerade auch mit Blick auf den Güterstruktureffekt. Denn die Wertdichte der Waren wird sich verändern und der Schienentransport wird weiterhin eine wichtige Rolle einnehmen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Damit wäre die SPD-Fraktion wieder dran. Frau Troff-Schaffarzyk!

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk (SPD):** In dieser Runde möchte ich meine Fragen an Herrn Dr. Dörsam stellen. Die Region erfährt einen spürbaren Mehrwert durch den Schienenausbau. Die Planung der Neubaustrecke sieht potenzielle Halte in Soltau und Bergen vor. Wie bewerten Sie die Chance, durch solche Express-Regionalbahnhöfe den ländlichen Raum erstmals attraktiv an die Metropolen Hamburg und Hannover anzubinden? Wie bewerten Sie das Risiko, dass diese Bahnhöfe eventuell nicht realisiert werden könnten? Ein weiterer Kritikpunkt ist die fehlende Anbindung der Amerikalinie an die neue Trasse bei Soltau. Welche Synergieeffekte für den regionalen Güterverkehr und die Entlastung kleinerer Ortschaften sehen Sie, wenn eine solche Verknüpfung im Bereich Soltau doch noch realisiert werden würde?

Bürgermeister **Dr. Peter Dörsam** (Projektbeirat Alpha-E): Es wurde das Beispiel Montabaur angesprochen. Da besteht eine ganz andere Ausgangslage. Dort gibt es einen ICE-Halt. Und wenn man die Wirtschaftskraft von Montabaur heranzieht: Die liegt hauptsächlich an United Internet, das dort mit 10.000 Beschäftigten seinen Hauptsitz hat und schon vor dem Halt dort ansässig war. In Soltau wäre der Bahnhof außerhalb des Ortes. Es gibt bereits einen Bahnhof in Soltau, an dem sich auch zwei Linien kreuzen, die Amerikalinie und die Heidebahn. Wir reden hier von 2050 bis 2063. Und wir wissen auch von anderen Projekten dieser Art, dass es realistischerweise eher später als früher wird. Wer erlebt das denn noch? Andererseits haben wir die Heidebahn. In Niedersachsen gibt es ein Reaktivierungsprogramm. An zweiter Stelle liegt dort die Reaktivierung der Strecke Jesteburg bis Hamburg,



wenn es durchgebunden werden kann. Die Heidebahn, die jetzt nach Norden in Buchholz endet, würde dann durchgebunden. Das geht im Moment nur am Wochenende, da in Meckelfeld ein Überwerfungsbauwerk fehlt. Dieses Überwerfungsbauwerk ist schon vor fünf Jahren planfestgestellt worden. Die Reaktivierung der Strecke an sich ist von niedersächsischer Seite her entschieden. Sie lohnt sich und soll auch kommen. Wenn das Überwerfungsbauwerk auch noch käme, würden die Menschen wirklich noch eine Verbesserung erleben. Als ich auf einer Veranstaltung der Bahn dazu einmal nachgefragt habe, war die Antwort: Dieses Überwerfungsbauwerk, das brauchen wir im Moment gar nicht so, das brauchen wir eigentlich erst dann, wenn die Neubaustrecke kommt. Dafür brauchen wir es, aber vorher nicht. Man findet das im Internet. 2021 hat die Bahn bekanntgegeben, die Planfeststellung sei erfolgt und sie fange an zu bauen. Dann hat man es einfach liegen lassen. Das frustriert die Menschen natürlich. Die Pendler könnten jetzt schon deutliche Vorteile haben und es würde auch andere Strecken entlasten. Es würden auch nicht nur ein oder zwei Halte besser angebunden werden, sondern die Heidebahn hat sehr viele Halte. Die Fahrtzeit betrüge natürlich keine halbe Stunde. Leider wird das alles von vielen nicht gesehen. Und vielleicht auch noch einmal zur Strecke Nürnberg–Erfurt: Da wurde auch ein Regionalexpress diskutiert. Das Land Thüringen hat dies aber nicht weiterverfolgt. Man muss auch bedenken, dass ein Regionalexpress für das Land auch wirtschaftlich darstellbar sein muss. Der muss bezahlt werden. Der ICE auf der Strecke wird schneller sein. Vielleicht ist das Deutschlandticket ein Anreiz, aber das wäre ein Ansatz, bei dem man sich selbst kannibalisiert. Ich habe große Zweifel, dass das kommt. Und die Finanzierung müsste auch übernommen werden. Ich sehe überhaupt nicht, dass die Kommunen vor Ort die Anbindung allein tragen können.

Ich möchte vielleicht in dem Zusammenhang auf einen Punkt kommen, der auch immer wieder angesprochen wurde: das niedersächsische „SPNV-Konzept 2040+“. Das ist eine Wunschliste. Ich bin Bürgermeister der Samtgemeinde Tostedt. Bei uns soll es nach dieser Wunschliste eine noch stärkere Steigerung des Nahverkehrs geben als in Lüneburg – fast 200 Prozent. Das würde ich mir natürlich auch wünschen. Kriegen wir dann auch eine Neubaustrecke nach Bremen, um auch den Nahverkehr

dort erreichen zu können? Bei uns würde das sicherlich bedeuten, dass es ein viertes Gleis geben müsste. Aber da kann doch Lüneburg nicht sagen, dass der Nahverkehr besser werden solle. Ein viertes Gleis gehe aber auf gar keinen Fall. Aber eine Neubaustrecke müsse sein, damit man den Nahverkehr bekomme. Dieses Konzept basiert nicht auf der realen Infrastruktur, sondern ist wirklich eine Wunschliste für eine ferne Zukunft. Es kann nicht die Basis für die Diskussion über eine Neubaustrecke sein.

Vorsitzender: Vielen Dank! Und damit hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wieder das Wort. Frau Abgeordnete Dr. Verlinden!

Abg. **Dr. Julia Verlinden** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte noch einmal aufgreifen, was unter anderem die Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch aus Lüneburg betont hat, nämlich wie wichtig es ist, dass, selbst wenn die Neubaustrecke hoffentlich bald kommt, zusätzlich die Bestandsstrecke verbessert wird. Wir haben gehört, wie dramatisch die Situation im Augenblick vor Ort ist. Vielleicht möchten Sie dazu noch einmal etwas sagen?

Dann bitte ich Herrn Hudaff, darauf einzugehen, was Sie in den gläsernen Werkstätten mit der Region bereits diskutiert haben und was dort gefordert wurde. Und welchen Beitrag soll eigentlich die Qualitätsoffensive, auf die wir alle sehnsüchtig gewartet haben, dieses Jahr leisten? Wir wissen, dass die bedauerlicherweise ein bisschen zusammengeschrumpft wurde. Was passiert denn in diesem Jahr wirklich noch auf der Bestandsstrecke? Welche Maßnahmen werden Sie umsetzen? Was passiert später, also in der Generalsanierung 2029, oder im besten Falle noch davor? Vielleicht können Sie auch noch kurz auf die Alternativvorschläge von Prof. Siefer eingehen? Hat die DB die geprüft und falls ja, mit welchem Ergebnis?

Also zunächst Frau Oberbürgermeisterin Kalisch: Wie dringend sind die Maßnahmen im Bestand? Und danach Herr Hudaff: Was plant die DB konkret für Maßnahmen?

OBn **Claudia Kalisch** (Lüneburg): Die Maßnahmen im Bestand erlauben keinen Aufschub mehr. Ich baue absolut darauf, dass die Planungen für die Generalsanierung 2029 auch Wirklichkeit werden und dass bei der Qualitätsoffensive, obwohl sie nun etwas eingeschränkter und kürzer erfolgt, das umgesetzt werden kann, was ursprünglich geplant war.



Wir können die Menschen, die auf die Pendelmöglichkeiten angewiesen sind, nicht einfach am Bahnsteig stehen lassen. Zu den Einlassungen von Herrn Dr. Dörsam: Herr Hudaff hat ja gleich das Wort. Die Frage ist: Wann würde denn ein drittes oder ein viertes Gleis planfestgestellt sein und Baurecht haben? Ich sehe das nicht. Daher darf man auch keine falschen Hoffnungen mehr wecken.

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Ich fange mit den Alternativvorschlägen an. Es war nicht ganz eindeutig, was Herr Prof. Siefer in Bezug auf die Varianten gesagt hat. Wir hatten tatsächlich die Variante Nr. 10, eine Güterverkehrsneubaustrecke östlich von Lüneburg, die dann auf die Ausbaustrecke Uelzen–Stendal–Halle abbiegt. Diese Variante ist sehr frühzeitig ausgeschieden, weil sie viele Ziele nicht erreicht hat und insofern auch nicht weiterverfolgt werden konnte. Eine Neubaustrecke westlich von Lüneburg ist auch intensiv geprüft worden, sogar am intensivsten, da es auch der damalige Wunsch des Bundesverkehrsministeriums war, allerdings als Mischverkehrsstrecke. Das haben wir auch in den regionalen Werkstätten Ende 2022 in den Landkreisen Lüneburg und Uelzen vorgestellt. Die Auswirkungen sind ähnlich wie bei einer reinen Neubaustrecke. Aber auch diese Variante wies deutlich höhere Umwelteingriffe auf und hatte einen deutlich geringeren Nutzen als die Variante, die wir jetzt verfolgen. Insofern haben wir uns diese Varianten mit vergleichbaren Kriterien angesehen und sie sind ausgeschieden.

Die gläsernen Werkstätten sind im Jahr 2018 entstanden, als der Projektbeirat und das Land sich darüber empört hatten, dass die Bundesgutachter offensichtlich nicht mit einem dritten Gleis im Verkehrswegeplan gerechnet hatten, sondern schon damals mit einer Viergleisigkeit bis hinter Uelzen und danach drei Gleisen und maßgeblichen Neubauschnitten. Das ist der Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans 2016, das optimierte Alpha-E. Wir haben dann mit dem Bund zugesagt, die Untersuchungen, die die Bundesgutachter im Jahr 2016 durchgeführt hatten und zu dem Ergebnis gekommen waren, dass ein dreigleisiges Alpha-E selbst in optimierter Form nicht zielführend sei, noch einmal in sechs gläsernen Werkstätten transparent zu machen. Auch dort sind Untersuchungen durchgeführt worden, die am Ende auch in unsere 26 Varianten eingegangen sind, aber wegen Zielverfehlung

ausgeschlossen wurden. Im weiteren Verlauf ist dort auch eine 230-Lösung untersucht worden.

Die Qualitätsoffensive wird aufgrund der Witterungslage im Winter deutlich verkürzt ausfallen. Das ESTW Uelzen wird sukzessive etwas später fertiggestellt. Insofern kommen zusätzliche Maßnahmen tatsächlich im Jahr 2029, so wie ich es im Eingangsstatement gesagt habe. Das sind die neun Maßnahmen aus dem Klimaschutzpaket, die sechs Züge Kapazität bringen, und die ETCS-Signalisierung, die neun weitere Züge bringt. Damit können wir die Kapazität von heute 185 Zügen im Tageszeitraum auf 200 anheben. Das ist aktuell finanziert. Aber für alle anderen Ideen, unter denen viele sinnvoll sein mögen, ist eine Finanzierung erforderlich. Solange es die nicht gibt, können Projekte nicht aufgenommen werden. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt noch einmal für die Fraktion Die Linke, Herr Abgeordneter Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Herr Hudaff, ich habe auch direkt eine Frage an Sie. Herr Dr. Dörsam hat ausgeführt, dass man bei einer Generalsanierung beispielsweise Weichen einbauen könnte. Vielleicht könnten Sie dazu etwas sagen? Ich glaube, Sie hatten an der Stelle geschmunzelt. Das kann man in viele Richtungen interpretieren. Nun zu meiner eigentlichen Frage: Die Kritik an der Planung von Neubautrassen bezieht sich oft auch auf überlastete Knoten, sodass es ohne begleitende Maßnahmen wenig Sinn macht, die Kapazität auf der Strecke zu erhöhen. Welche Maßnahmen sind insbesondere für Hamburg geplant? In welchem Planungsstadium befinden sich diese und bis wann könnten sie jeweils umgesetzt werden? Vielleicht verlieren Sie auch noch ein, zwei Worte zu den Kosten, da das hier in diesem Haus immer sehr streng gesehen wird? Sind entsprechende Maßnahmen auch für die Knoten Hannover und Bremen geplant?

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Die zweite Frage geht weit über meinen Verantwortungshorizont hinaus, da ich der verantwortliche Gesamtprojektleiter für die Ausbau- und Neubaustrecken zwischen Hamburg, Bremen und Hannover bin. In Bremen arbeiten wir tatsächlich nördlich und südlich des Knotens. Innerhalb der Knoten gibt es andere Maßnahmen, die daher auch im Zielnetz des Bundesverkehrswegeplans enthalten sind. Es wurde auch schon über den zusätzlichen Bahnsteig am



Hauptbahnhof von Hannover gesprochen, der auch gar kein so kleines Projekt ist. Der Bahnsteig ist tatsächlich eine komplette Spurplanänderung mit Milliardenvolumen. Aber genaue Zahlen sind mir nicht bekannt, da ich auch dafür nicht der Gesamtprojektleiter bin. Für den Knoten Hamburg gibt es das Konzept „Hamburg +2“ mit vielen Maßnahmen. Darin enthalten sind unter anderem die Elbbrücken mit zusätzlichen Gleisen und zusätzliche Bahnsteiggleise am Hamburger Hauptbahnhof. Aber weiter kann ich hierzu nicht in die Tiefe gehen. Das müssten Kollegen an anderer Stelle beantworten.

Dann möchte ich noch einmal auf die gläsernen Werkstätten eingehen. Was haben wir zu den zusätzlichen Weichen untersucht? Es ist übrigens von den Bundesgutachtern aufgebracht worden, dass es sinnvoll wäre, nördlich von Lüneburg Optimierungen an der einen oder anderen Stelle zu untersuchen. Ich fange mit dem Überwerfungsbauwerk – also einer Brücke – in der Ortslage Ashausen an. Das ist eine Brücke im schleifenden Übergang über die bestehenden Gleise, um Fahrstraßenkonflikte auszugleichen. Es ist kein kleines Bauwerk und vor allem ist es im Bestand und unter Betrieb zu errichten. Es sind alle drei dort vorhandenen Gleise betroffen. Das ist wahrlich keine triviale Maßnahme. Die zusätzlichen Weichen ebenso. Eisenbahner nennen das Spurplanänderungen. Wir würden alle anderen Gleise anfassen und sie teilweise nach rechts oder nach links verschieben. Zudem würden wir zusätzliche Überholgleise bauen. Das war in dem Konzept enthalten, das wir 2019 untersucht haben. Man kann sich das im Internet ansehen. Wir haben es am 7. November 2019 veröffentlicht. Dort findet man auch den Spurplan, ich glaube, es ist die Folie 14. Es ist sehr umfangreich, was dort an Arbeiten zu tun ist. Zu tun wäre, muss ich sagen. Denn keine dieser Maßnahmen ist wegen der Verfehlung der Ziele im Bundesverkehrswegeplan und wurde für die weitere Planung finanziert. Wenn sie denn finanziert und für wirtschaftlich erachtet worden wäre, würde man die Planung auch da aufnehmen müssen, wo wir mit dem Vorhaben ungefähr 2016, 2017 standen. Dann wäre man wahrscheinlich in zehn Jahren wieder hier und würde sich über ein anderes Konstrukt unterhalten. Diese Maßnahmen sind somit auch nicht während der Generalsanierung umsetzbar, weil es dafür keine Finanzierung gibt. Sie müsste vom Bund kommen. Wir haben im Jahr 2023 und Anfang 2024 genau diese

Gespräche geführt und es ist dabei nicht zu einer positiven Entscheidung gekommen. Auch von der Landesseite ist nicht bekannt, dass eine Finanzierung erfolgt. Insofern: Ohne Finanzierung keine Projekte.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Herr Hudaff, über die Finanzierungssache werden wir sicherlich noch einmal streiten. Das bringt aber die nötige Entlastung, die Herr Dr. Dörsam angesprochen hat?

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Nein! Das ist gescheitert. Im Jahr 2019 haben wir es nachgewiesen: Die Überlastung der Strecke bleibt.

Vorsitzender: Damit kommen wir in die fünfte Runde. Für die Fraktion der CDU/CSU Herr Abgeordneter Donth, bitte sehr!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Meine Frage geht an Herrn Prof. Iffländer. Wir haben einiges zu dem Beispiel Montabaur gehört. Hat der ICE-Halt dort geholfen? Vielleicht können Sie darauf noch einmal eingehen? Wenn ich richtig recherchiert habe, ist Soltau auch größer als Montabaur. Nehmen wir doch Merklingen mit 2.100 Einwohnern an der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Vielleicht können Sie an diesem Beispiel erklären, welche tatsächlichen und unvorhergesehenen Effekte der Bahnhof dort hat.

Die zweite Frage richte ich an Herrn Hudaff. Wir haben gehört, dass in dem Dialogforum vieles vereinbart wurde, was in der Region – zumindest bei den Unterzeichnern – auch auf Zustimmung gestoßen ist. Auf der anderen Seite hören wir immer, dass die Bahn alles liegen lasse und warte, bis der Neubau kommt. Vielleicht können Sie noch einmal darlegen, welche Wünsche zur Bestandsstrecke es überhaupt gab? Haben Sie schon etwas davon umgesetzt? Was machen Sie nicht? Oder was ist aus Ihrer Sicht darüber hinaus auch noch möglich?

Prof. Dr. Lukas Iffländer (Pro Bahn): Merklingen ist im Moment mit einem 200-km/h-Regionalexpress angeschlossen, und zwar zum einen nach Wendlingen im Westen. Am Ende der Strecke gibt es einen „unterirdischen Bahnhof“, der noch nicht fertig ist, daher endet die Strecke auch in Wendlingen. Im Osten besteht zum anderen der Anschluss nach Ulm. Das Beispiel zeigt übrigens auch, dass man Neubaustrecken auch schon in einen Teilbetrieb nehmen kann. Der Betrieb läuft nicht optimal, da der Umstieg nach Stuttgart in Wendlingen einige



Zeit kostet. Aber trotz dieser semi-attraktiven Situation sind wir schon bei über 1.000 Nutzern dieses neuen Zuges am Tag nur am Bahnhof Merklingen, zusätzlich zu denjenigen, die diesen Zug auf der Strecke Ulm–Wendlingen nutzen. Das heißt, gefühlt nutzt jeder zweite Merklinger – man muss natürlich das größere Einzugsgebiet zugrunde legen – diesen Zug. Die Nachfrage ist also da. Und wenn irgendwann Stuttgart 21 in Betrieb ist – ich hoffe, dass das vor Hamburg–Hannover passiert –, gibt es doch eine realistische Chance, dass es mindestens zu einer Verdoppelung kommt, was ich auch für die anderen Strecken schon gesagt habe. Ich möchte noch kurz Herrn Dr. Dörsam korrigieren: Der Regionalexpress zwischen Erfurt und Bamberg bzw. Erfurt und Nürnberg fährt inzwischen. Der wurde von den Freistaaten Bayern und Thüringen bestellt und die Züge sind sehr voll. Danke!

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Was wird umgesetzt? Es gibt neben dem Projektbündel 2 das Projektbündel 3, in dem die Ausbaustrecken im Bündel Nord- und Mitteldeutschland enthalten sind. Die Strecke Rotenburg–Verden war 2021 in der parlamentarischen Befassung. Wir sind mittlerweile in der Entwurfsplanung, obwohl uns die Forschung und Entwicklung zum übergesetzlichen Lärmschutz plagt, gerade in Verden. Das Projekt soll nächstes Jahr in die Planfeststellung gehen. Verden–Wunstorf hat für die Aufgabenstellung der erweiterten Blockverdichtung die Ziele nicht so erreicht, wie wir uns das gewünscht hätten. Die Leistungsphasen 1 und 2, also die Vorplanung, sind auch dort abgeschlossen. Es müssen aber die Zugzahlen für 2040 noch einmal überprüft werden. Danach werden wir sehen, inwieweit das trägt, und könnten dann in eine parlamentarische Befassung gehen. Ich denke, bei Langwedel–Uelzen, der sogenannten Amerikalinie, steht die parlamentarische Befassung in den nächsten Monaten bevor. Wir befinden uns in der Endabstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Verkehrsministerium, sodass die Vorlage im Bundestag auch bald erfolgen kann. Von unserer Seite aus sind die Unterlagen fertig. Und bei Langwedel–Bremen bereiten wir uns auf die parlamentarische Befassung vor und sind ebenfalls in der Endabstimmung mit dem Verkehrsministerium und dem Eisenbahn-Bundesamt. Wir gehen davon aus, dass wir aufgrund der Notwendigkeiten bei den Kernforderungen, die aus der Region kommen, noch dieses Jahr benötigen und die Vorlage Anfang nächsten Jahres erfolgen kann.

Insofern danke ich Herrn Donth für die Frage. Wir sind an vielen anderen Stellen genauso weit oder schon weiter als bei der Neubaustrecke. In den vergangenen Jahren ist zu dem, was im Dialogforum besprochen wurde, sehr viel passiert.

Vorsitzender: Danke! Für die AfD-Fraktion Herr Abgeordneter Henze!

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Die Frage geht auch an Herrn Hudaff. In einigen Stellungnahmen konnten wir lesen, dass auch die Feste Fehmarnbeltquerung zu den Verkehren beitragen soll, die künftig über Hamburg abfließen sollen. Ich habe versucht, dazu Prognosen bzw. Zahlen zu finden. Zwischen 80 und 100 Züge werden prognostiziert. Können Sie mir bestätigen, ob das richtig ist? Momentan fließt weniger als die Hälfte davon im Skandinavien-Verkehr über Dänemark zu. Ist diese Prognose von knapp 100 Zügen nicht etwas zu hoch gegriffen? Denn es wird ja gleichzeitig eine Autobahnverbindung mit der Festen Fehmarnbeltquerung gebaut. Wo kommen diese Verkehre her? Vielen Dank!

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Die Feste Fehmarnbeltquerung gehört auch nicht zu meinem Verantwortungsbereich, aber so ein wenig schaue ich natürlich über den Tellerrand hinaus. Die Verbindung zwischen der Festen Fehmarnbeltquerung und der Neubaustrecke ergibt sich im Zielnetz des Bundesverkehrswegeplans aus verschiedenen Maßnahmen, die die Bundesregierung dort vorgesehen hat. Ich kenne auch eine Zahl, die bei rund 100 Zügen liegt, die dann über diese Verbindung kommen werden. Insofern scheint das plausibel zu sein. Hinsichtlich der Straßenverkehrsverbindung hat der Fehmarnbelttunnel natürlich eine entsprechende Wirkung auf den Kfz-Verkehr, aber das berücksichtigt der Bundesgutachter in seiner Prognose. Es wird eine Verkehrsverteilung zwischen den Ansprüchen vorgenommen. Diese Verteilung zwischen Straße und Schiene wurde vom Bundesgutachter aus meiner Sicht sachgerecht berücksichtigt. Für uns gilt verbindlich die Prognose des Bundes, das ist die Projektgrundlage in jedem Projekt. Fragen zur Prognose bitte ich, an die Bundesregierung zu richten.

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Vielen Dank! Dann würde ich die Frage gerne weitergeben, wenn das jemand aus dem Ministerium beantworten kann.

RD **Frank Engel** (BMV): Die konkreten Zugzahlen, was über die Fehmarnbeltquerung laufen wird,



kann ich Ihnen aus dem Stand heraus nicht sagen. Wie Herr Hudaff bereits ausgeführt hat, hat der Bundesgutachter die Verteilung zwischen Straße und Schiene bedarfsgerecht ermittelt und die Quell- und Zielverkehre auf den jeweiligen Verkehrsträger gelegt. Es findet da nicht „par ordre du mufti“ eine Festlegung statt, wie viel Verkehr wo fließen darf, sondern die Verkehre suchen sich den für sie geeigneten Verkehrsträger selbst. Daher kommt es darauf an, dass wir bei der Schiene eine attraktive Verbindung schaffen, damit wir die Verkehre auf die Schiene bekommen – wo wir sie haben wollen.

Vorsitzender: Herr Henze, Sie hätten noch anderthalb Minuten. Nein? Dann ist die SPD-Fraktion wieder dran. Frau Abgeordnete Troff-Schaffarzyk!

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD): Ich möchte noch zwei Fragen an Herrn Prof. Dr. Siefer und Herrn Dr. Dörsam stellen. Die Planung und Umsetzung des Neubaus werden möglicherweise erst für das Jahr 2050 wirksam. Wenn die Bahn stattdessen Maßnahmen aus Alpha-E vorziehen könnte, glauben Sie, dass wir damit den Kapazitätsbedarf für die klimafreundliche Güterverlagerung bis 2040 decken könnten, oder schieben wir das Problem nur um zehn Jahre auf? Und als zweite Frage: Welches konkrete Signal aus der Bundespolitik wäre für Sie am wichtigsten, um den Bahnkunden in Niedersachsen zu zeigen, dass wir ihre täglichen Probleme mit Verspätungen und Überlastungen ernst nehmen und nicht nur über ferne Zukunftsszenarien diskutieren?

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer (TU Braunschweig): Die Frage ist, ob es möglich ist, mit kleineren Maßnahmen vor 2050 eine Wirkung zu erzielen. Das ist natürlich so. Wir sehen an verschiedenen Beispielen, dass man mit kleineren Maßnahmen wie Überholungsgleisen oder besseren Weichenverbindungen etwas erreichen kann. Aber da kommt eben zum Tragen, was Herr Hudaff gesagt hat: Wenn es keine Finanzierung dafür gibt oder wenn sich das nicht in ein größeres Projekt einbetten lässt, ist es schwierig. Die Problematik zeigt sich auch zurzeit bei der Generalsanierung. Wenn es keine entsprechende Finanzierung in diesem Topf gibt, kann man die Maßnahme nicht umsetzen. Da geben wir als Berater den Ball an die Politik zurück. Wenn die Politik ihre Rahmenbedingungen ändert und für solche kleinen Maßnahmen Finanzierungen freigibt und entsprechende Vorgaben macht,

können diese Maßnahmen auch vorgezogen werden. Ganz wichtig für die Relation Hannover–Hamburg ist, dass eine Ertüchtigung der Knoten stattfindet. Stand der Wissenschaft ist, dass im Moment der Großteil der Verspätungen in den Knoten entsteht, da es dort zu wenig Gleise gibt. Man muss ehrlich sagen, dass sich bei einer Zunahme des Verkehrs ohne einen Ausbau der Knoten die Verspätungssituation überhaupt nicht verbessern wird. Durch neue Weichenstraßen in den Knoten, durch die Möglichkeit gleichzeitiger Ein- und Ausfahrten und Ähnliches müssen die Knoten leistungsfähiger gemacht werden, um Verspätungen abzubauen. Dass die Züge heute vor den Knoten stehen, weil die Gleise einfach nicht frei sind, ist die Folge dieser Überlastung. Da könnten einzelne Maßnahmen helfen, und sei es nur, dass man den Einbau neuer Weichenverbindungen vorzieht, um ein bisschen Flexibilität zu erreichen.

Bürgermeister **Dr. Peter Dörsam** (Projektbeirat Alpha-E): Zunächst wäre das dritte Gleis für Lüneburg–Uelzen zu nennen. Es gibt ein Beispiel: das dritte Gleis Lüneburg–Stelle. Vom Beginn der Planung bis zur Fertigstellung dauerte das 13 Jahre. Man kann sicherlich weitere Beispiele finden. Das würde bestimmt deutlich schneller gehen. Die beiden Projekte weisen auch eine ähnliche Länge auf. Wenn Sie das heute in der Zeit nicht mehr schaffen, Herr Hudaff, dann fragt man sich, woran es liegt. Es würde deutlich schneller gehen als der Neubau, der höchstwahrscheinlich vor 2063 nicht fertig wäre. Ich hatte vorhin schon gesagt, dass das Überwerfungsbauwerk Meckelfeld die Güterverkehre entmischen bzw. die dortige Kreuzung auflösen würde. Es würde zudem den Vorteil der Streckenreaktivierung haben. Das wäre ganz wichtig. Die größte Belastung liegt im Moment zwischen Stelle und Lüneburg. Und jetzt sagt Herr Hudaff, das habe man nur so schnell bauen können, da man die Weichen nicht eingebaut oder angeschlossen habe. Das kann es nicht sein. Wenn man die Generalsanierung durchführt und die Strecke ohnehin länger sperrt, könnte man diese Maßnahmen doch miteinander verbinden. Wenn man die Strecke nicht ertüchtigt, weil die Finanzierung dafür nicht bereitgestellt wird, versteht das niemand.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster Abgeordneter Gastel für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN!



Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aus unserer Sicht ist in dieser Anhörung doch sehr klar geworden, dass die Generalsanierung mit Kapazitätserweiternden Maßnahmen kommen muss. Sie reicht aber leider nicht aus, um die benötigte Kapazität für eine ordentliche Betriebsqualität zu schaffen. Das Gleiche gilt auch für die Regionalverkehrswünsche des Landes Niedersachsen, die wir im Grundsatz auch gerne ermöglichen wollen. Damit ist die Neubaustrecke die einzige genehmigungsfähige Strecke, denn nur sie kann die Anforderungen des Gesetzgebers für den Personenverkehr und für die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene erfüllen. Es ist zum Nutzen-Kosten-Verhältnis auch deutlich geworden, dass, wenn es zu einer inflationsbedingten Preissteigerung kommt, auch gleichermaßen der Nutzen wächst. Es ist wichtig, das noch einmal zu sagen. Die Eingriffe in die Natur bei einer Neubaustrecke sind geringer als bei einer Ausbaumaßnahme. Das hat auch damit zu tun, dass diese Strecke kürzer ist. Und die Neubaustrecke ist schneller realisierbar. Ich komme aus der Region der Strecke Stuttgart–Wendlingen–Ulm. Die Neubaustrecke ist längst in Betrieb. Stuttgart 21 ist bestandsnah. Man weiß noch gar nicht, wann das in Betrieb gehen soll, weil es viel komplizierter ist, nah am Bestand zu bauen. Wir haben Praxisbeispiele, die das eindrucksvoll belegen.

Meine Fragen gehen an Herrn Rabe von Kühlewein. Welche Vorteile ergeben sich aus einer von der Bestandsstrecke getrennten Neubaustrecke, also dass zwei Strecken verfügbar sind? Und welche Maßnahmen sollten aus Alpha-E im Rahmen einer Generalsanierung umgesetzt werden?

Kay Rabe von Kühlewein (VCD): Zur ersten Frage: Das firmiert unter dem Stichwort „Resilienz“. Bisher steht im Störfall keine adäquate Ausweichstrecke zwischen Hamburg und Hannover zur Verfügung. Fernverkehrszüge müssen den deutlich längeren Umweg über Wunstorf–Verden–Rotenburg in Kauf nehmen. Eine Neubaustrecke würde für den Störfall eine für Fahrgäste und den Güterverkehr attraktive Ausweichstrecke zur Verfügung stellen. Bei einem drei- oder viergleisigen Ausbau wäre das nicht möglich, allein deswegen, da etwa bei einem Böschungsbrand, Personen im Gleis oder einem herrenlosen Gepäckstück selbst eine zehngleisige Strecke voll gesperrt werden würde. Das haben wir vor ein paar Wochen auch bei dem Güterzugunfall in Elze erlebt, bei dem glücklicher-

weise die Umleitung auf die Schnellfahrstrecke gelegt werden konnte. Gerade heute ist vor ein paar Stunden in Uelzen ein Güterzug liegen geblieben und blockiert die Strecke. Und es gibt keine Ausweichstrecke. Eine Neubaustrecke würde das lösen.

Zu Ihrer zweiten Frage mit den weiteren Maßnahmen aus Alpha-E: Die sollten umgesetzt werden. Rotenburg–Verden, Langwedel–Uelzen sind Maßnahmen, die entweder kurz vor der parlamentarischen Befassung stehen oder bald so weit sein werden. Da muss tatsächlich Tempo rein, damit sie bis 2035 umgesetzt werden.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich nutze die Zeit noch einmal für eine Gesamteinordnung des Projektes Hannover–Hamburg, das ja von besonderer Bedeutung auch für das nördliche und vor allem auch das südliche Netz ist. Wenn ich auf die Karte schaue mit den realisierten und in Planung oder im Bau befindlichen Neubaustrecken, stelle ich ein sehr starkes Ungleichgewicht zwischen Norden und Süden fest. Ich komme aus dem Süden. Dort gibt es die Neubaustrecken oder geplante Strecken: Köln–Frankfurt, Mannheim–Stuttgart, Ulm–Augsburg–München oder Karlsruhe–Basel, das ist gerade im Ausbau. Meine Befürchtung ist, dass der Norden mit Engpässen, schlechten Angeboten und einer schlechten Betriebsqualität unterversorgt bleibt.

Ich würde gerne Herrn Prof. Iffländer bitten, das noch einmal einzuordnen. Es ist heute oft auch gesagt worden, dass es nicht immer nur um Strecken, sondern auch um Knoten geht, konkret um Hamburg. Was ist aus Ihrer Sicht notwendig, auch von der Planung her?

Prof. Dr. Lukas Iffländer (Pro Bahn): Wenn wir uns die Karte von Deutschland ansehen, können wir auf der Nord-Süd-Relation von Padborg, oder zukünftig Puttgarden, bis Basel sehen, dass bis auf den Abschnitt Hannover–Hamburg eine durchgängige Aus- und Neubaustrecke zur Verfügung steht. Das heißt, wenn dieser Abschnitt noch käme, gäbe es wirklich eine hohe Betriebsqualität und der Güterverkehr könnte gut durchfahren. Es ist die letzte Lücke, die noch geschlossen werden muss. Auch wenn Herr Dr. Kefer vielleicht gemeint hat, dass es ausreiche. Aber er war bei Stuttgart 21 auch der Meinung, dass es in der Basisversion ausgereicht hätte. Zum Knoten: In Hamburg sind noch ein paar kleine Ausbauten erforderlich. Das ist zum einen



die Frage, wie die Verbindungsbahn zukünftig um zwei Gleise erweitert wird, und zum anderen die Frage, wie der Güterverkehr besser vorbeigeleitet wird. Dafür könnte man auch einmal über eine Elektrifizierung von Lüneburg–Lübeck nachdenken. Mit relativ günstigen Maßnahmen ließe sich noch einiges machen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Und für die Fraktion Die Linke, Herr Abgeordneter Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Herr Hudaff, ich habe Sie in der vorherigen Runde bereits nach den Maßnahmen gefragt, die man durchführen könnte, um die Bestandsstrecke jetzt zu entlasten. Es wurde bereits mehrfach angemerkt, dass so ein Neubau eine Weile dauert. Jemand sagte, einige würden das gar nicht mehr miterleben. Als jüngstes Mitglied des Verkehrsausschusses habe ich hoffentlich die Ehre, im Jahr 2050 dabei zu sein. Ich bin aber ein ungeduldiger Mensch. Daher die Frage: Hat die Deutsche Bahn die Möglichkeit, die Bestandsstrecke jetzt und nachhaltig zu entlasten, sodass sie bereits vor 2050 oder den anderen Jahreszahlen, die im Raum stehen, entlastet werden könnte? Ich schließe mich der Bewertung von Herrn Gastel an: Eine Neubaustrecke ist in dieser Form sicherlich sinnvoll. Dennoch haben wir jetzt die Überlastung. Und so lange zu warten, ist vielleicht aus Sicht der Region nicht nachvollziehbar.

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Hier wird sehr viel mit Jahreszahlen jongliert. Wir haben 2050 angenommen. Das steht im Bericht, der an den Bundestag gegangen ist. Darin ist bereits das Risiko einer politischen Verzögerung enthalten. Wir hatten im Jahr 2022 eine Gesamtwertprognose sowie Zeit- und Risikoannahmen getätigt und mussten dann im Jahr 2023 feststellen, dass wir immer wieder in Abstimmungsschleifen und Einigungs- oder eben Nicht-Einigungsschleifen zwischen dem Bund und dem Land Niedersachsen geschickt wurden. Wir sind daher für dieses Papier davon ausgegangen, dass wir eigentlich erst im Jahr 2028 an dieser Stelle wären. Das ist auch ein Grund für den Termin bzw. den Meilenstein 2050. Es bestehen zudem Klagerisiken, die in den Terminplan eingeflossen sind. Mein Vorstand, Gerd-Dietrich Bolte, hat hier vor einigen Wochen im Fachgespräch gesagt, dass, wenn schnelle Entscheidungen kämen und die Finanzierung zügig bereitstünde, es durchaus möglich wäre, dass die Etablierung des Deutschlandtaktes im Jahr 2045 erreicht werden könnte.

Aber wie gesagt, dafür braucht es Entscheidungen, Rahmenbedingungen und eine Finanzierung.

Zu den Maßnahmen: Wir haben ein großes Maßnahmenpaket – ich weiß gar nicht, wie lang die Liste war: 60 bis 80 Maßnahmen – im Rahmen der Korridorsanierung für 2029 diskutiert. Von der Finanzierung sind tatsächlich nur die neun, die ich schon mehrfach genannt habe, übrig geblieben. Die anderen Vorschläge stehen aber weiter im Raum. Es gibt dazu Einschätzungen, welche sinnvoll sind und welche wie viel Kapazität schaffen. Aber die Deutsche Bahn ist verantwortlich für Betrieb und Instandhaltung. Ausbau und Neubau sind entweder Sache der Länder oder des Bundes. Wenn wir uns mit den Ländern oder dem Bund darüber einigen, dass Maßnahmen als wirtschaftlich und finanzierbar eingestuft werden, werden wir natürlich das Personal für das Projektmanagement zur Verfügung stellen und die Projekte planerisch angehen. Diese Maßnahmenlisten existieren und man kann natürlich darüber sprechen, ob man in der zweiten Hälfte der Dreißigerjahre weitere Maßnahmen durchführen kann. Ich will auch hier nicht zu viel versprechen, denn nach einer Finanzierungszusage käme noch eine Planung, ein Planrechtsverfahren und irgendwann der Bau, der wieder mit Einschränkungen für eine Bestandsstrecke ohne Resilienz, wie Herr Rabe von Kühlewein gesagt hat, verbunden wäre. Danke!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Ich hoffe, die regierungstragenden Fraktionen haben beim Thema „Finanzierung“ zugehört. Ich denke, es ist sinnvoll, sich diese Maßnahmen noch einmal im Detail daraufhin anzusehen, welche nachhaltig Kapazitäten schaffen können. Jetzt hätte ich eine Frage an Staatssekretär Lange, aber der hat schon Feierabend, oder wie darf ich das verstehen?

Vorsitzender: Er ist mir gegenüber nicht rechenpflichtig. So wie ich ihn kenne, geht er nicht in den Feierabend, sondern zu einem anderen Termin. Herr Engel aus dem BMV ist auch sprechfähig.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Das glaube ich auch. Ich hätte aber gerne eine politische Bewertung gehört. Die wäre an der Stelle vielleicht gut gewesen. Dann lassen wir das. Es wäre vielleicht angebracht gewesen, dass, wenn Herr Lange früher gehen musste, es vielleicht angesagt worden wäre. Ich hätte die Frage dann vielleicht früher gestellt. Dann beim nächsten Mal. Vielen Dank!



Vorsitzender: Vielen Dank! Ich schaue jetzt auf die Uhr: Wir haben noch 16 Minuten. Auch Verfrühungen wären Abweichungen vom Fahrplan. Dementsprechend würde ich jetzt die Frage stellen, ob wir noch die Gelegenheit für weitere Fragen geben. Es muss ja nicht jede Fraktion noch eine Frage stellen. Wer noch möchte, stellt eine Frage. Man muss die fünf Minuten auch nicht komplett ausschöpfen. – Herr Donth? Bitte sehr!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Es wurde mehrfach angesprochen, dass es Möglichkeiten gibt, zwischen zusätzlichem Nahverkehr durch Neubau, Ausbau etc. und dem, was das Land Niedersachsen, das für den Nahverkehr auf der Schiene zuständig ist, plant. Wir haben gerade gehört, das sei eigentlich nur eine Wunschliste. Ich frage noch einmal Prof. Iffländer: Wie schätzen Sie das ein? Gibt es Planungen im Land Niedersachsen, mehr Nahverkehr zu schaffen? Oder ist das nur eine Wunschliste? Ist die rein fiktiv oder konkret? Wie muss ich mir das vorstellen?

Prof. Dr. Lukas Iffländer (Pro Bahn): Böse Zungen würden auch den Bundesverkehrswegeplan als Wunschliste bezeichnen. Aber wir sehen, dass jetzt gerade ein Projekt weiter vorankommt. Auch Wunschlisten haben die Tendenz, gelegentlich Realität zu werden, vielleicht nicht immer in einem Schritt, aber in mehreren kleinen. Und dann klappt es für Tostedt vielleicht auch erst mit einem anderen Ausbauprojekt. Möglicherweise wird das aber auch vorgezogen. Das liegt an der Priorisierung der Finanzen, die bei Herrn Lange liegt. Aber unsere Wahrnehmung als Fahrgastverband Pro Bahn – und da spreche ich auch für meinen Landesverband vor Ort – ist, dass man die Ansagen, die das Land, speziell die LNVG als Aufgabenträger, gemacht hat, sehr ernst nehmen kann. Die Erwartung ist, dass, wenn das Land so etwas ankündigt, es auch realisiert wird. Wir wünschen uns natürlich auch, dass das Land den Konflikt zwischen den eigenen Erwartungshaltungen an den Nahverkehr und an dieses Projekt auflöst. Man hat den Eindruck, dass es manchmal zwei unterschiedliche Verkehrsminister Tonne gäbe, die unterschiedliche Dinge einfordern. Das macht es ziemlich schwierig. Aber unser Eindruck ist, dass die LNVG das möchte. Ob das Land als Ganzes es möchte, bezweifle ich allerdings.

Vorsitzender: Herr Henze!

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Im Zuge der Diskussion

drängt sich mir eine Nachfrage auf. Wir haben mehrfach über zusätzliche Weichen gesprochen, die wahrscheinlich zu mehr Kapazitäten geführt hätten. Das wurde auch von Herrn Hudaff, an den ich meine Frage richte, nicht verneint. Wenn diese Möglichkeit besteht, warum verleiht man dem nicht die entsprechende Priorität? Dann gäbe es auch mehr Ausweichstrecken. Mit dem Nebengleis und den Weichen bestünde wahrscheinlich auch die Möglichkeit für eine andere Taktung. Warum ist das nicht geschehen? Für den Fall, dass die Frage bei Ihnen falsch ist, richte ich Sie auch an das BMV. Danke!

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Ich nehme die Frage gerne an. Vielleicht gebe ich dann noch an Herrn Engel weiter. Ich habe es schon mehrfach gesagt: Es ist eine Frage der Finanzierung und des volkswirtschaftlichen Nutzens. Jede einzelne Weiche wäre dann ein einzelnes Projekt und dafür müsste jeweils der Nutzen belegt werden. Wir haben bereits im Jahr 2019 bei der optimierten Dreigleisigkeit, die heute mehrfach angesprochen wurde, nachweisen können, dass dieser Nutzen und auch die Erfüllung des Kapazitätsziels nicht gegeben waren. Man kann sich viel vorstellen. Aber die Frage ist immer, was volkswirtschaftlich so nutzbringend ist, dass es zu einem Projekt wird, das finanziert umgesetzt wird. Es wird immer so einfach gesagt: Man könnte eine Weiche oder ein Nebengleis dahinterlegen. All diese Projekte haben während des Baus Auswirkungen auf den Betrieb. Wesentliche Änderungen des Schienenwegs bedeuten immer auch umweltfachliche Auswirkungen. Damit sind sie planrechtsrelevant, müssen also ein komplettes Planfeststellungsverfahren durchlaufen. Ich höre häufiger: Man könnte das doch machen. Ich fände es auch gut, wenn man Dinge machen könnte. Aber der Konjunktiv schafft keine zusätzlichen Kapazitäten. Dafür benötigt man konkrete Projekte. Der Bundesverkehrswegeplan enthält die Ausbau-/Neubaustrecke Hannover–Hamburg in Gänze. Und diese Strecke war übrigens schon immer Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Auch das optimierte Alpha-E plus Bremen von 2016, das im Grunde die Ausbau-/Neubaustrecke Hannover–Hamburg war, war darin enthalten. Bereits im Februar 2015 hat der damalige Vertreter der Bundesregierung im Dialogforum gesagt, man brauche zwei zusätzliche Gleise zwischen Hamburg und Hannover. Das war der Auftrag, der in das Dialogforum hineingegeben



wurde. Herausgekommen ist dann etwas anderes, was auch entsprechend kommentiert wurde. Dennoch bleibt der protokollierte Auftrag von zwei zusätzlichen Gleisen. Und wenn man hier teilweise sagt, dass diese Weichen das Problem auflösen würden: Wir haben am 7. November 2019 in der gläsernen Werkstatt in Anwesenheit der Vertreter der Region nachgewiesen, dass gerade im Abschnitt Lüneburg–Stelle die Überlastung trotz dieser zusätzlichen Weichen und trotz des Überwerfungsbauwerks weiterhin bestehen bleibt – bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von damals 0,47. Das ist auf Seite 28 in der öffentlich zugänglichen Präsentation zu finden. Es ist transparent. Das wurde mit allen Beteiligten besprochen. Nicht jeder mag das gut finden, aber es ist so. Wir realisieren gerne konkrete Projekte, aber die DB InfraGO ist für Instandhaltung und Betrieb des vorhandenen Netzes verantwortlich. Wenn das Netz Ergänzungen braucht, muss es vom Aufgabenträger bestellt werden. Vielen Dank!

RD **Frank Engel** (BMV): Ich würde das gerne ergänzen. Wir haben den gesetzlichen Auftrag, den Engpass zwischen Hannover und Hamburg aufzulösen. Die Bundeshaushaltsordnung ist an dem Punkt ganz klar: Wir haben für diese Engpassauflösung die wirtschaftlichste Variante zu wählen. Das heißt, nicht eine wirtschaftliche Variante, sondern die wirtschaftlichste Variante. Und als diese hat sich die Neubaustrecke herausgestellt. Sicherlich könnten kleine Maßnahmen auch partielle Entlastungen bringen, aber die Summe der kleinen Maßnahmen ist deutlich teurer als die Neubaustrecke. Und sie ist nicht so wirtschaftlich wie die Neubaustrecke.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gehen wir zur SPD-Fraktion. Frau Troff-Schaffarzyk!

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD): Ich würde gerne noch einmal darauf zu sprechen kommen, dass es eine große Anzahl von Menschen aus den verschiedenen Regionen gibt, die sehr interessiert sind und sich einbringen. Ich finde es toll, dass von denen heute auch viele da sind. Daher noch einmal eine Frage an Herrn Dr. Dörsam: Es ist nach dem Dialogforum 2015 in der Zusammenarbeit zwischen Bahn und Kommunen viel Vertrauen verloren gegangen. Was kann die Bahn tun? Wie kann eine Zusammenarbeit aussehen, um dieses Vertrauen in der Zukunft und in den anstehenden Planungsphasen wiederherzustellen, damit sich alle an einen Tisch setzen und der Weg frei ist? Ich

würde vielleicht auch Herrn Hudaff bitten, anschließend noch etwas dazu zu sagen. Danke!

Bürgermeister **Dr. Peter Dörsam** (Projektbeirat Alpha-E): Das ist schwer zu sagen, auch nach einer Aussage, wie sie gerade gemacht wurde: Im Bundesverkehrswegeplan sei von Anfang an die Neubaustrecke enthalten gewesen. Es ist damals eine NBS/ABS hineingekommen. Das ist richtig. Und dann ist gefragt worden: Warum steht da „NBS“? Die Antwort war: Weil wir doch mögliche Ortsumfahrungen bei Lüneburg und bei zwei, drei anderen Orten haben. Das war der Grund, der uns mitgeteilt wurde. Es ist richtig, was Herr Hudaff sagte, dass damals tatsächlich vier Gleise geplant wurden. Aber der Text, der für alle einsehbar im Internet stand, enthielt einen dreigleisigen Ausbau Lüneburg–Uelzen. Die ganze Öffentlichkeit und auch der Bundestag sind über dieses Projekt getäuscht worden. Denn in Wahrheit waren bereits vier Gleise geplant, aber man hat etwas ganz anderes beschrieben. Das ist unfassbar. Und die gläserne Werkstatt sollte dann die Korrektur sein. Es wird jetzt so gedreht. Und was Herr Hudaff eben dargelegt hat: Das, was damals geprüft wurde und mit einem NKV belegt wurde, war die Frage für den Zeithorizont 2030. Das, was ich ausgeführt habe, sind die aktuellen Zugzahlen für heute, die die Bahn darlegt. Wenn man das so gemacht hätte, wäre die Überlastung auf diesem Streckenabschnitt weg. Das sind die Untersuchungen der Bahn mit den aktuellen Zugzahlen. Es ist klar, dass wir mehr Züge wollen. Insofern ist das noch nicht alles, was für die Zukunft gebraucht würde. Aber aktuell wäre es schon einmal eine gute Sache.

Die Frage mit dem Vertrauen: Ich kann nicht für alle sprechen. Aber ich glaube, es geht uns allen sehr ähnlich: Um Glaubwürdigkeit wiederherzustellen, müsste man den Dingen, die man bespricht, auch entsprechende Taten folgen lassen. Dass das Projekt im Bundesverkehrswegeplan ganz anders beschrieben wurde, als es hintenherum geplant wurde, war einfach extrem. Dazu auch noch eine Korrektur: Es wurde damals nicht auf die Kapazitäten verwiesen, sondern auf den Nutzen-Kosten-Faktor, den man damals nicht erreicht hat. Das war der Grund, der damals genannt wurde. Wir haben das in einer Telefonkonferenz mit den Gutachtern erfahren, und auch nur, da ich mich gewundert hatte, dass so hohe Kapazitäten auf die Strecke passen sollen. Dann wurde uns schließlich gesagt, dass



man mit mehr Gleisen kalkuliert habe. Wenn man mit der ganzen Region so umgeht, ist es auch sicherlich ein ganz schwerer Prozess, wieder Vertrauen zu gewinnen. Vielleicht noch einmal zur Neubaustrecke: Wenn ich allein sehe, wie der Untersuchungsraum gewählt wurde, der ist vollkommen unsymmetrisch. Ich denke, es wird spätestens im Klageverfahren enden. Ich kann mir kaum vorstellen, dass das so durchkommt.

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Viel hinzufügen kann ich nicht, da der Bundesverkehrswegeplan von der Bundesregierung gemacht wird. Die Formulierung, die im Jahr 2016 verwendet wurde, ist, wie sie ist. Ich habe gesagt, eine ABS/NBS Hannover–Hamburg war schon immer – auch vor 2015 – Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung. Um auf das Hauptthema Ihrer Frage zu kommen: Wie könnte man das Ganze heilen? Wenn man einen Dialog führt, sollte man ihn nicht abschließen und mit einer Abstimmung enden, bevor man mit den Planungen beginnt. Der Dialog geht auch über den heutigen Tag hinaus und würde erst im nächsten Schritt – in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung – deutlich intensiviert werden. Und das ist der richtige Punkt: kein abschließendes Votum abgeben und zehn Jahre, bevor es überhaupt eine Vorplanung gibt, zu sagen: Ich weiß, was es ist.

Vorsitzender: Herr Gastel!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe noch einmal eine Frage zum Thema „ETCS“, also der Digitalisierung, an Herrn Rabe von Kühlewein: Wissen Sie, ob und inwiefern das Land Niedersachsen seine Regionalzüge, die vorhandenen und die noch zu bestellenden, mit der entsprechenden Technik ausgestattet hat? Andernfalls könnten sie auch gar nicht fahren. Meine Kollegin Dr. Verlinden hat auch noch eine Frage.

Abg. **Dr. Julia Verlinden** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich finde, wir haben heute sehr deutlich herausgearbeitet, wie wichtig eine Neubaustrecke für ein gutes Mobilitätsangebot für die Region und auch für Deutschland und Europa wäre. Außerdem haben wir erfahren, wie notwendig zugleich Maßnahmen im Bestand sind. Ich glaube, da sind wir uns hier wirklich fast alle einig. Gleichzeitig haben wir aber auch viel Ernüchterndes gehört, zum Beispiel, dass die Qualitätsoffensive dieses Jahr deutlich schmaler ausfallen wird, aus Gründen, die ich gar nicht diskutieren will. Aber wir haben schon in

der Ampel die Voraussetzungen für kleine und mittlere Maßnahmen auch auf der Schiene erleichtert, um schneller voranzukommen. Herr Hudaff, Sie haben von 90 Maßnahmen gesprochen, die theoretisch geprüft worden sind. Nur neun davon sollen während der Generalsanierung umgesetzt werden. Vielleicht können Sie uns von sinnvollen Maßnahmen berichten, die nicht zu diesen neun gehören, aber trotzdem einen wichtigen Beitrag für die Bestandsstrecke leisten könnten? Notfalls könnten Sie uns das auch im Nachgang schriftlich übermitteln.

Kay Rabe von Kühlewein (VCD): Nein, die eingesetzten Fahrzeuge auf dem Hanse-Netz haben aktuell noch kein ETCS. Dort werden dieselben Fahrzeuge eingesetzt wie vor 20 Jahren. Grundsätzlich steht bei der ETCS-Ausrüstung der wesentlich vereinfachten Infrastruktur eine deutlich aufwendigere Fahrzeugausrüstung gegenüber. Während viele Feldelemente wie Signale, PZB-Magnete und Achs-Ziel-Punkte nicht mehr erforderlich sind, müssen für ETCS eine Reihe von Komponenten an den Fahrzeugen nachgerüstet werden, darunter das ETCS-Bordgerät, komplexe Positionsortungen oder Funk. Die auf dem Netz aktuell verkehrenden Züge der Baureihe 146 müssten dafür nachgerüstet werden oder man müsste auf eine Neuausschreibung für neue Züge warten. Erfahrungen, die man zum Beispiel beim Digitalen Knoten Stuttgart gemacht hat, zeigen, dass so etwas nicht unbedingt trivial ist. Das kann nicht innerhalb weniger Jahre erfolgen. Selbst wenn man während einer Generalsanierung ETCS-Balisen verbauen würde, wäre der sofortige Einsatz nicht garantiert. Wie in meiner Stellungnahme dargelegt, würde das ohnehin nur 15 Prozent mehr Kapazität bringen, was allein für die Erreichung der verkehrlichen Ziele im Zielfahrplan Deutschlandtakt nicht genügt. Vielen Dank!

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Sie haben es angesprochen: Wir hatten bis letztes Jahr tatsächlich einen Auftrag, kleine und mittlere Maßnahmen zu planen, zum Beispiel Überleitstellen auf der Strecke Dalle–Breites Moor und noch zwei weitere. Aber auch diese Maßnahmen wurden innerhalb des Gesamtvolumens der kleinen und mittleren Maßnahmen niedriger priorisiert. Wir haben momentan eine fertige Vorplanung und könnten sie bei entsprechender Finanzierung jederzeit wieder aufnehmen. Aus dem Programm zur Erhöhung der Schienenkapazität gibt es auf der Strecke weitere Maß-



nahmen, die auch im Jahr 2023 und Anfang 2024 diskutiert wurden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis war im Vergleich aber nicht so gut, dass sie in der Finanzierung der Prioritäten – und das muss man immer gesamtdeutsch sehen – im Haushalt nach vorn gerückt wären. Es gilt dabei das Gebot der Gleichbehandlung über alle Regionen hinweg. Die wirtschaftlichsten Maßnahmen, die die höchsten Kapazitäten bringen, werden höher priorisiert. Ich komme auch aus der Region und fände es gut, wenn dort etwas gemacht würde. Aber von der Systematik her wird das objektiviert. Es gibt diese Maßnahmenliste. Wir können uns gerne gemeinsam ansehen, was vielleicht mit der Bundesregierung oder mit dem Land Niedersachsen zügiger projektiert und umgesetzt werden könnte. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Herr Hudaff, dann sind Sie noch einmal dran. Sie sprechen jetzt auch von der wirtschaftlichsten Maßnahme. Die wirtschaftlichste Maßnahme muss ja nicht automatisch die effektivste sein. Es wurde an der Wirtschaftlichkeit festgemacht, aber realisieren Sie wirklich die effektivsten Maßnahmen, um Kapazitäten zu schaffen? Ich meine in dem Sinne, dass wir mehr Kapazitäten schaffen und nicht nur, dass wir über Wirtschaftlichkeit reden.

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Die wirtschaftlichste Maßnahme heißt, man erhält den größten Nutzen zu den geringsten Kosten. Insofern sind das effektive Maßnahmen. Allerdings darf man das auch nicht überschätzen, denn in dieser Maßnahmenliste, die wir im Jahr 2023 diskutiert haben, waren 38 weitere Maßnahmen enthalten, die zusätzlich eine Kapazität von acht weiteren Zügen gebracht haben. Ich habe es mehrfach gesagt: Wir haben momentan neun Maßnahmen in der Projektierung und kurz vor der Planfeststellung, die in ihrer Summe sechs Züge zusätzlich bringen. Insofern ist die Frage nach der Effektivität damit beantwortet. Wenn neun Maßnahmen sechs Züge Kapazität bringen und 38 nur weitere acht, dann ist klar, dass die, die nicht realisiert werden, nicht mehr so viel bringen. Man kann viel machen, aber irgendwann wird die Kurve flacher. Es lohnt sich irgendwann nicht mehr. Man muss auch sehen, dass die Umsetzung der Maßnahmen, also deren Bau, Auswirkungen auf den Betrieb hat. Es kommt zu Zugausfällen, Gleissperrungen usw. Mangels Resilienz gibt es dann zwischen Hamburg, Lüneburg, Uelzen und

Celle betriebliche Einschränkungen. Das muss man mitbetrachten. Wie viel bringt ein halber Zug Kapazität pro Maßnahme mehr? Ist das eine ein- oder zweiwöchige Sperrung wert? Das sind Überlegungen, die muss man systematisch anstellen.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Ich sehe, dass Herr Lange nicht zurückgekommen ist. Daher kann ich auch meine letzte Frage nicht stellen. Herr Dr. Dörsam, Sie hatten gerade noch einmal das Bedürfnis, etwas zu sagen. Ich würde Ihnen dazu gerne die Gelegenheit geben.

Bürgermeister **Dr. Peter Dörsam** (Projektbeirat Alpha-E): Ich möchte noch etwas zu dem ergänzen, was Herr Hudaff über die Maßnahmen, wie sie für die Generalsanierung diskutiert werden, gesagt hat. Damals in der gläsernen Werkstatt wurden mehr Maßnahmen besprochen, die wir auch insgesamt für erforderlich gehalten haben. Damit wäre die Zahl der Züge auf der Strecke von Lüneburg in Richtung Stelle von einer Kapazität von 101 auf 143 gestiegen, also um 42 Züge. Da waren mehr Maßnahmen enthalten als die, die Herr Hudaff jetzt dargestellt hat. Insofern müsste man daran weiterarbeiten.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Herr Hudaff, sind die von Herrn Dr. Dörsam benannten Maßnahmen zutreffend? Haben Sie Kenntnis darüber, dass es diese Maßnahmen gibt? Und haben Sie die bei Ihrer neueren Betrachtung auch in Erwägung gezogen?

Matthias Hudaff (DB InfraGO): Wir haben uns damals in der gläsernen Werkstatt das vom Bundesgutachter optimierte Maßnahmenpaket angesehen. Ich habe in einer der vorherigen Runden bereits ausgeführt, welche Weichen, Gleisverschiebungen oder Überholungsgleise dazugehörten. In der Betrachtung der Vergangenheit mag es sein, dass sie es lösen. Wir haben im Jahr 2019 mit einem Horizont für das Jahr 2030 – damals galt noch die Verkehrsprognose 2030 – auf die Maßnahmen geblickt und haben eine Leistungsfähigkeit geschaffen, die allerdings zwischen Stelle und Lüneburg auch mit diesen Maßnahmen weiterhin eine Rotausleuchtung bedeutet hätte. Das heißt, die kapazitive Zielverfehlung bestand auf jeden Fall.

Zur Wirtschaftlichkeit: Ich habe bereits gesagt, damals im Jahr 2019 lag der NKV bei 0,47. Das wird sich heute nicht wesentlich verbessert haben. Die Kosten steigen, der Nutzen steigt auch. Es wird so geblieben sein. Und damit haben wir diese Maß-



nahme ausgeschlossen, da sie weder zielführend noch wirtschaftlich war. Die Maßnahmen aus dem Programm zur Erhöhung der Schienenkapazität, die hiervon nicht umfasst sind – die teilweise, vielleicht in geringem Maß ähnlich sein können –, kommen aus einem anderen Programm. Als Resümee kann man sagen: Es ist alles ein wenig schmerzlindernd, aber es kuriert nicht die Krankheit. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank an alle Auskunftspersonen. Ich danke auch den Ausschussmitgliedern, dass Sie es mir leicht gemacht und ihre Redezeiten nicht überzogen haben. Ich möchte mich ganz be-

sonders bei unseren Zuhörerinnen und Zuhörern auf der Tribüne bedanken, dass sie drei Stunden hochkonzentriert dieser Anhörung gefolgt sind. Sie haben gesehen, dass wir uns hier im Ausschuss mit den unterschiedlichen Fragen wirklich vertieft beschäftigen. Es gibt natürlich unterschiedliche Positionen. So ist das im Leben. Es liegt jetzt bei uns, eine Entscheidung zu treffen. Daher gibt es die parlamentarische Befassung und die öffentliche Anhörung. Ich hoffe, Sie haben einen guten Eindruck bekommen. Vielen Dank! Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 16:08 Uhr

Tarek Al-Wazir, MdB
Vorsitzender