



Zusammenstellung Unterlagen (Auszug)

Entschießung zur Schienenausbaustrecke Hannover - Hamburg

- Ergebnis Namentliche Abstimmung vom 08.10.2026
- Beschlussempfehlung und Bericht (Drucksache 21/8445)
- Pressemitteilung Svenja Stadler
- Pressemitteilung Dr. Cornell Babendererde
- Stimmerklärung Dr. Cornell Babendererde
- Pressemitteilung Vivian Tauschwitz
- Pressemitteilung Lars Klingbeil
- Projektbrief DB InfraGO Matthias Hudaff
- Pressemitteilung 5/2026 Projektbeirat Alpha-E
- Sondernewsletter „Y-Monster“

Bürgerinitiative „X-durch-Y“
Christian Deppner



Brackel, 28.10.2026



Deutscher Bundestag

99. Sitzung des Deutschen Bundestages

am Donnerstag, 8. Oktober 2026

Endgültiges Ergebnis der Namentlichen Abstimmung Nr. 10

Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung

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

Drucksachen 21/8445 und 21/3150

Abgegebene Stimmen insgesamt:	547
Nicht abgegebene Stimmen:	83
Ja-Stimmen:	416
Nein-Stimmen:	131
Enthaltungen:	0
Ungültige:	0

Berlin, den 09.10.2026

Beginn: 22:57

Ende: 23:17

Seite: 1

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksachen 21/3150, 21/3687 Nr. 2 –**

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

A. Problem

Gegenstand des Berichts der Bundesregierung ist das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg. Der Bericht beschreibt unter anderem eine Vorzugsvariante für das Projekt und schildert das Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover – Hamburg ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Das Projekt beinhaltet im Wesentlichen einen zweigleisigen elektrifizierten Neubau zwischen Hamburg und Hannover und ist Bestandteil des europäischen Verkehrskorridors „Skandinavien/Mittelmeer“.

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung erhobene Forderungen wurden in der Vorzugsvariante zum Teil berücksichtigt. Für verbleibende Punkte sind Beschlüsse des Deutschen Bundestages unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit erforderlich.

B. Lösung

Aufforderung an die Bundesregierung, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit des Projekts, das Projekt im Rahmen der schrittweisen Umsetzung eines integrierten Taktfahrplans (Etappeierung Deutschlandtakt) einzubringen und die Vorzugsvariante der ABS/NBS Hannover-Hamburg zusätzlich und ausschließlich mit den folgenden Maßgaben umzusetzen. Dabei soll zwingend darauf geachtet werden, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine Höhe von 1,0 nicht unterschreitet. Die Maßgaben betreffen die Themen Lärm- und Erschütterungsschutz, Alternative Trassenführung, Anordnung von zusätzlichen Tunneln, Anbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region, Schaffung von zusätzlichen SPNV-Halten, Wahrung von Natur- und Landschaftsgebieten, Wahrung von Ort- und Landschaftsbildern

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

& Vermeidung von Zerschneidungen, Drittes Gleis Lüneburg – Uelzen, vorzeitiger Grunderwerb und Berücksichtigung besonderer Härtefälle, weitere Forderungen sowie weitere Maßnahmen zur Stärkung des norddeutschen Schienenverkehrsnetzes (Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandsstrecke sowie sonstige Maßnahmen).

Umfasst sind auch Forderungen für die weitere Planung und vergleichbare Vorhaben sowie eine Aufforderung an die Bundesregierung, die Erfahrungen aus diesem Projekt systematisch auszuwerten und das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ des Bundesverkehrsministeriums von 2012 grundlegend zu überarbeiten sowie um verbindliche Handlungsvorgaben zu ergänzen. Zudem ist eine Aufforderung an die Bundesregierung vorgesehen, zusammen mit dem Land Niedersachsen und der Deutschen Bahn in einen engen und kontinuierlichen Abstimmungsprozess einzutreten, mit dem Ziel, weitere Abstimmungsprobleme im Projekt möglichst frühzeitig zu verhindern und die Interessen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten rechtzeitig und angemessen zu berücksichtigen.

Kenntnisnahme der Unterrichtung und Annahme einer EntschlieÙung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD.

C. Alternativen

Annahme einer abweichenden EntschlieÙung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 21/3150 folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Aus-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover – Hamburg ist Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs Nr. 2 in der Anlage zu § 1 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) enthalten. Die Strecke ist außerdem Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) auf der europäischen Nord-Süd-Achse des Kernnetzkorridors „Skandinavien – Mittelmeer“ (ScanMed). Der Vorhabenumfang umfasst die Errichtung einer zweigleisigen, elektrifizierten Schnellfahrstrecke im Korridor Hannover-Hamburg sowie die technische Ertüchtigung und Geschwindigkeitserhöhung der Bestandsstrecke im Abschnitt Celle – Hannover. Die Vorplanung (Leistungsphase 2) wurde im Jahr 2025 mit der Ermittlung der vorzugswürdigen Linieneinführung abgeschlossen.

Mit der Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover – Hamburg werden folgende verkehrliche Ziele verfolgt:

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten, insbesondere für den Seehafenhinterlandverkehr sowie unter Berücksichtigung eines integrierten Taktfahrplans (Etappierung Deutschlandtakt)
- Fahrzeitverkürzungen im Fern- und Nahverkehr und neue Anbindungen für den Schienenpersonennahverkehr
- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zur Erfüllung der Fahrzeitanforderungen des Deutschlandtaktes im Fernverkehr (59 Minuten ohne Halt in Hamburg-Harburg und damit Verkürzung um 18 Minuten)
- Auflösung der bestehenden verkehrlichen Engpässe auf der Bestandsstrecke

Das Bedarfsplanvorhaben (Projektbündel 2) umfasst nach den Ergebnissen der Vorplanung folgende wesentliche Ausbauschritte:

Neubaustrecke Meckelfeld – Großburgwedel: Der Neubau einer zweigleisigen, für Mischbetrieb ausgelegten Schnellfahrstrecke (Vorzugsvariante „Pink“) ab der Abzweigstelle Meckelfeld West entlang der Bundesautobahn 7 und der Bundesstraße 3 unter westlicher Umfahrung der Stadt Celle. Die Einbindung in die Bestandsstrecke erfolgt zwischen Celle und Großburgwedel.

Ausbaustrecke Celle – Hannover: Die technische Anpassung, Gleisoptimierung und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Bestandsstrecke Celle – Hannover zur Einbindung der Neubaustrecke. Eine vollständige Trassenbündelung ist unter anderem wegen Anforderungen an Bogenradien und örtliche Gegebenheiten nicht möglich.

Im Ergebnis der Vorplanung weist das Vorhaben einen nominalisierten Gesamtwertumfang (GWU) in Höhe von 8.803,82 Mio. Euro auf. Diese Summe beinhaltet bereits Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 Prozent sowie eine Nominalisierung mit einer jährlichen Steigerungsrate von 2 Prozent. Die DB

InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) in Höhe von 14.121,33 Mio. Euro ermittelt.

Das Bundesministerium für Verkehr hat das Vorhaben unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis dieser Untersuchung ergibt sich für die Vorzugsvariante auf Basis des GWU eine positive Wirtschaftlichkeit mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) in Höhe von 1,5.

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 mit dem Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Bundestagsdrucksache 18/7365) einstimmig beschlossen, „in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehrs-Kernnetzes [...] auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu berücksichtigen“ und „aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können“. Um die gesellschaftliche Akzeptanz für diesen ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger und die notwendigen Schienenausbauten abzusichern, kann der Gesetzgeber im Einzelfall und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zusätzliche, über den gesetzlichen Standard hinausgehende Schutzmaßnahmen beschließen.

Seit dem Beginn der Planungen im Jahr 2018 wurde eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG durchgeführt. Im Rahmen von weit mehr als 200 Informations- und Dialogveranstaltungen wurden die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, Kommunen sowie Verbände einbezogen.

Die Bundesregierung berichtet mit Drucksache 21/3150 über die Vorplanung und frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus-/Neubaustrecke Hannover – Hamburg, einschließlich der Vorzugsvariante, der Bewertung der im Beteiligungsprozess formulierten Kernforderungen sowie erster Kostenschätzungen. Viele der eingebrachten Anregungen, wie beispielsweise Lärmschutz, beziehen sich auf die spätere konkrete Ausgestaltung einzelner Maßnahmen und sind daher im rechtsförmlichen Planfeststellungsverfahren zu behandeln. Zugleich geht ein Großteil der im Beteiligungsprozess formulierten Kernforderungen der betroffenen Kommunen und Landkreise über den gesetzlichen Standard hinaus. Ihre Berücksichtigung erfordert daher – unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit einen gesonderten Beschluss des Deutschen Bundestages.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

1. dass im Zuge der Vorplanung auf Grundlage einer umfassenden Sensitivitäts- und Raumwiderstandsanalyse 29 Untervarianten intensiv geprüft wurden und mit der Vorzugsvariante „Pink“ (einer Neubaustrecke entlang der A 7 und B 3) eine Linienführung ermittelt wurde, die sich gegenüber einer Ausbauvariante in allen vier Hauptkategorien (Raumordnung, Umwelt, Betrieb und Kosten) und damit auch in der Gesamtbewertung als klar vorzugswürdig erweist.
2. dass die Neubaustrecke im Vergleich zu einem durchgehenden viergleisigen Bestandsausbau (Variante „Blau“/„Gelb“) signifikant weniger Betroffenen bei Schall und Erschütterung im Bereich dichter Ortslagen aufweist.

3. dass durch die Realisierung der Neubaustrecke eine Fahrzeitverkürzung um 18 Minuten erreicht wird, was die Attraktivität des umweltfreundlichen Schienenverkehrs maßgeblich steigert.
4. dass durch die teilweise Entflechtung der unterschiedlichen Verkehre Kapazitäten auf der Bestandsstrecke freierwerden, wodurch die verkehrliche Zuverlässigkeit erhöht, der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stabilisiert, zusätzliche Spielräume für den Schienengüterverkehr geschaffen und im Nahverkehr ein durchgängiger Halbstundentakt ermöglicht wird.
5. dass die geplante technische Konzeption der Überholbahnhöfe (z.B. Soltauer Heide, Bergen und im Landkreis Harburg) so ausgelegt ist, dass diese bei entsprechender Bestellung durch das Land Niedersachsen modular zu vollwertigen Personenbahnhöfen ausgebaut werden können, wodurch die ländlichen Räume dieser Region erstmalig direkt und schnell auf der Schiene an die Metropolen Hamburg und Hannover angebunden werden können.
6. dass ein integrierter Takt auf der Neubaustrecke ein attraktives und verlässliches Angebot ermöglicht, welches insbesondere über einen angestrebten Stundentakt im schnellen Regionalverkehr (Express-RE) die Städte Soltau und Bergen in attraktiven Fahrzeiten direkt an Hamburg und Hannover anbinden soll.

III. Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit des Projekts, auf:

Das Projekt soll im Rahmen der schrittweisen Umsetzung eines integrierten Taktfahrplans (Ettappierung Deutschlandtakt) eingebracht werden. Die Vorzugsvariante der ABS/NBS Hannover-Hamburg ist zusätzlich und ausschließlich mit den folgenden Maßgaben umzusetzen. Dabei ist zwingend darauf zu achten, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine Höhe von 1,0 nicht unterschreitet.

1. Lärm- und Erschütterungsschutz (Kernforderung 1)

Die Forderungen nach umfangreichen Lärm- und Erschütterungsschutz-Maßnahmen sind nachvollziehbar. Art, Umfang und Erforderlichkeit der gesetzlichen Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen sind jedoch im Rahmen der weiteren Planung auf Grundlage der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere der 16. BImSchV, zu ermitteln und im rechtsförmlichen Planfeststellungsverfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde zu bewerten und festzulegen.

Darüber hinaus sollen für besondere Härtefälle entlang der ABS/NBS ergänzende Bundesmittel in Höhe von bis zu 100 Mio. Euro für zusätzliche Lärmvorsorgemaßnahmen bereitgestellt werden, soweit diese über den gesetzlichen Standard hinausgehen, fachlich begründet sind und die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Die Konkretisierung geeigneter Maßnahmen erfolgt durch die DB InfraGO AG in Abstimmung mit den betroffenen Regionen und Kommunen. Die Maßnahmen sind bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke zu realisieren.

Im Bereich Seevetal sind im Rahmen der weiteren Planung Varianten und Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen, durch die insbesondere die von der Neubaustrecke ausgehenden Lärm- und Erschütterungsbelastungen sowie zusätzliche Eingriffe in bestehende Siedlungs- und Wegebeziehungen auf die betroffenen

Siedlungsbereiche möglichst weitgehend reduziert werden können. Ziel ist insbesondere, die Belastungen für die betroffenen Ortslagen so weit wie möglich zu minimieren. Dabei sind auf gesetzlicher Grundlage insbesondere Optimierungen der Trassen- und Höhenlage sowie der Ausgestaltung erforderlicher Kreuzungs- und Ingenieurbauwerke zu untersuchen, soweit die verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen des Vorhabens gewahrt bleiben. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind dem Verkehrs- und Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages spätestens nach Abschluss der Leistungsphase 3 vorzulegen. Die Planung der Neubaustrecke wird unabhängig davon fortgeführt.

Angesichts der bereits bestehenden hohen verkehrsbedingten Lärmbelastung im Bereich Seevetal wird die Bundesregierung darüber hinaus aufgefordert, sicherzustellen, dass die DB InfraGO AG und die Autobahn GmbH des Bundes die Lärmvorsorge entlang der Neubaustrecke und mögliche Maßnahmen der Lärmsanierung entlang der Bundesautobahnen A 1, A 7 und A 39 miteinander koordinieren, um im gesetzlich vorgegebenen Rahmen mögliche Synergien durch eine verkehrsträgerübergreifende Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen zu realisieren.

Im Bereich der bereits durch andere Verkehrsinfrastruktur lärmbelasteten Gemeinde Bispingen wird die DB InfraGO AG aufgefordert, die Planung der Lärmschutzmaßnahmen frühzeitig mit der Autobahn GmbH des Bundes abzustimmen. Insbesondere in den Abschnitten, in denen die Neubaustrecke mit der A 7 gebündelt verläuft, soll geprüft werden, wie die Lärmschutzmaßnahmen beider Verkehrsträger bestmöglich aufeinander abgestimmt und die Belastungen der angrenzenden Ortslagen möglichst wirksam reduziert werden können. Die gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz der Neubaustrecke bleiben hiervon unberührt.

Die Forderungen zum Schutz vor Erschütterungen und elektromagnetischen Feldern (Kernforderung 1.3) sowie zum Lärmschutz entlang von Abstellgleisen (Kernforderung 1.4) wurden im Rahmen der Vorplanung geprüft und sind nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben in der weiteren Planung sowie im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

2. Alternative Trassenführung (Kernforderung 2)

Dem Schutz der Gedenkstätte Bergen-Belsen, des Mahnmals „Rampe Bergen“ sowie des historischen Verbindungsweges kommt aufgrund ihrer herausragenden gedenkhistorischen und erinnerungspolitischen Bedeutung im weiteren Planungsprozess besonderes Gewicht zu.

Die Vorzugsstrasse ist durch Nutzung der alternativen Linienführung westlich der B 3 im Raum Bergen so anzupassen, dass jegliche optische, akustische oder physische Beeinträchtigung des Gedenkortes und des historischen Verbindungsweges ausgeschlossen wird. Diese alternative Trassenführung, welche einen größeren Abstand der Neubaustrecke vom Gedenkort ermöglicht, ist von der DB InfraGO AG konzeptionell bereits in ihren Planungen als Möglichkeit angelegt worden.

Weitere Forderungen zu Änderungen der Trassenführung wurden im Rahmen der Vorplanung geprüft. Diese können nicht berücksichtigt werden, da sie zusätzliche Eingriffe, Kosten, Planungsrisiken oder Zielkonflikte auslösen würden, ohne die Vorzugsvariante in der Gesamtbewertung zu verbessern.

Außerdem soll die Neugestaltung des Regionalbahnhofs Bergen genutzt werden, um an die Rolle und Verantwortung der Deutschen Reichsbahn bei der Deportation der europäischen Jüdinnen und Juden zu erinnern und auf die historische Verladerampe und den Erinnerungsort hinzuweisen. Eine entsprechende sichtbare Einbindung in die Gestaltung des Bahnhofs ist vorzusehen.

Bei der konkreten Ausgestaltung der Überholbahnhöfe sollten regionale Belange, insbesondere hinsichtlich Flächeninanspruchnahme, Lärm- und Sichtschutz, Wegebeziehungen und der Einbindung in das örtliche Umfeld soweit wie möglich berücksichtigt werden. Die vorgesehenen Standorte sowie die notwendige Betriebsqualität und Resilienz der Strecke bleiben bei der Lösungsfindung ausschlaggebend.

3. Anordnung von zusätzlichen Tunneln (Kernforderung 3)

Die Forderung nach Tunnellösungen auf bestimmten Streckenabschnitten hätte erhebliche Mehrkosten, zusätzliche technische und planerische Risiken sowie unverhältnismäßige Eingriffe in den Projekt- und Zeitplan zur Folge. Diese Forderungen können daher nicht berücksichtigt werden.

4. Anbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region (Kernforderung 4)

Der Deutsche Bundestag fordert die DB InfraGO AG auf, eine physische Anbindung der Neubaustrecke an die kreuzende „Amerikalinie“ (Strecke 1960) im Bereich Soltau planerisch vorzubereiten. Diese Verbindungskurven sind hinsichtlich der Erhöhung der Netzresilienz vorzusehen. Damit die Maßnahme ihre Wirkung zur Steigerung der Netzresilienz erfüllen kann, muss parallel zur Neubaustrecke Hannover-Hamburg der Ausbau und die Elektrifizierung der Amerikalinie in Form des separaten Bedarfsplanprojekts der Ausbaustrecke Langwedel-Uelzen weiterverfolgt werden.

Nach Vorlage belastbarer Angebotskonzepte durch das Land Niedersachsen ist zu prüfen, ob eine Finanzierung der Realisierung dieser Verbindungskurven über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder andere Programme möglich ist.

5. Schaffung von zusätzlichen SPNV-Halten (Kernforderung 5)

Die im Bedarfsplanprojekt enthaltenen Überholbahnhöfe Soltauer Heide und Bergen sind so baulich vorzubereiten, dass sie bei entsprechender Bestellung durch das Land Niedersachsen zu Regionalverkehrshalten ausgebaut werden können. Für den Standort Soltauer Heide sind die baulichen und technischen Voraussetzungen zusätzlich so vorzusehen, dass eine spätere Nutzung als Fernverkehrshalt ohne grundlegende Umplanung ermöglicht wird. Die DB InfraGO AG hat die vorbereitenden baulichen Rohbau-Investitionen für diese Aufwärtskompatibilität in das Bedarfsplanprojekt einzubeziehen. Die Bestellung des Regionalverkehrs sowie die daraus resultierenden Betriebskosten liegen in der Zuständigkeit des Landes Niedersachsen. Die Finanzierung der Bahnsteige und der Anlagen zur Erschließung kann über Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfolgen; die Wirtschaftlichkeit ist im Rahmen des Gesamtvorhabens zu bewerten.

Die DB InfraGO wird außerdem aufgefordert, die im Bedarfsplanprojekt enthaltenen Überholbahnhöfe im Raum Garlstorf und in Ramelsloh planerisch so auszugestalten, dass ein späterer Ausbau zu einem Regionalverkehrshalt bei entspre-

chender Bestellung durch das Land Niedersachsen nicht ausgeschlossen wird. Bauliche Vorleistungen hierfür sind nicht Bestandteil des Bedarfsplanprojekts. Die Bestellung des Regionalverkehrs sowie die daraus resultierenden Betriebskosten liegen in der Zuständigkeit des Landes Niedersachsen. Die Finanzierung der Bahnsteige und der Anlagen zur Erschließung kann über Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfolgen.

Der Deutsche Bundestag begrüßt die vorgesehene Option zur Schaffung zusätzlicher SPNV-Halte ausdrücklich und verweist auf positive Erfahrungen mit der Integration von Nahverkehrshalten in vergleichbaren Neu- und Ausbauprojekten. Voraussetzung bleibt jedoch, dass das Land Niedersachsen, gemeinsam mit den Kommunen und den betroffenen Landkreisen, hierfür rechtzeitig tragfähige SPNV-Angebotskonzepte auf der Neubaustrecke vorlegt und die erforderlichen Bestellungen vorbereitet, da ansonsten eine Finanzierung der geforderten Eisenbahninfrastruktur für die Haltepunkte ins Leere liefe.

6. Wahrung von Natur- und Landschaftsgebieten (Kernforderung 6)

Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind im weiteren Planungs- und Planfeststellungsverfahren auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben umfassend zu berücksichtigen. Weitere Möglichkeiten zur Verringerung des Flächenverbrauchs und der Zerschneidungswirkung sind zu prüfen. Zum Schutz großflächiger, unzerschnittener sowie verkehrsarmer Räume (UZVR) im Heidekreis und im Landkreis Celle sind im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) wirksame Querungshilfen für Wildtiere (mindestens zwei große Wildbrücken) an den Hauptwechselkorridoren baulich einzuplanen.

7. Wahrung von Ort- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschneidungen (Kernforderung 7)

Die Forderungen zur Wahrung von Orts- und Landschaftsbildern sowie zur Vermeidung von Zerschneidungen wurden im Rahmen der Vorplanung geprüft. Der Erhalt bestehender Siedlungsbeziehungen ist im weiteren Planungs- und Planfeststellungsverfahren in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen sicherzustellen.

Im Bereich Hasselhorst und Wietendorf-Bockel sind die örtlichen Betroffenheiten im anstehenden Planungs- und Planfeststellungsverfahren so zu berücksichtigen, dass bestehende Siedlungs-, Wege- und Landschaftsbeziehungen möglichst erhalten bleiben und verbleibende Einschränkungen durch geeignete Minderungs- und Querungsmaßnahmen reduziert werden.

Auch die im Zusammenhang mit der neu zu errichtenden Eisenbahnüberführung über die Aller bei Celle geforderten zusätzlichen Geh- und Radwege sind im weiteren Planungs- und Planfeststellungsverfahren zu prüfen. Bei neuen oder wesentlich anzupassenden Kreuzungsbauwerken ist frühzeitig zu prüfen, ob bestehende oder künftig erforderliche Fuß- und Radverkehrsbeziehungen mitberücksichtigt werden können. Im weiteren Verfahren sollte daher gemeinsam mit der Stadt Celle, dem Land Niedersachsen und den zuständigen Baulastträgern geprüft werden, wie eine entsprechende Lösung unter Beachtung der gesetzlichen Zuständigkeits- und Finanzierungsregelungen realisiert werden kann.

8. Drittes Gleis Lüneburg – Uelzen (Kernforderung 8)

Die Kernforderung nach einem dreigleisigen Ausbau der Bestandsstrecke Lüneburg – Uelzen anstelle einer zweigleisigen Neubaustrecke (KF 8.1; geschätztes GWP-Volumen von 4.129,62 Mio. Euro) wird abgelehnt, da diese Maßnahme das verkehrliche Ziel der Engpassauflösung und Fahrzeitziele des Deutschlandtakts nachweislich verfehlt. Der Deutsche Bundestag erkennt aber an, dass diese Forderung ein Baustein der vom Dialogforum Schiene Nord im Jahr 2015 empfohlenen Alpha-Variante E war. Die im Rahmen der Korridorsanierung 2029 im Abschnitt Lüneburg – Uelzen vorgesehenen Maßnahmen (siehe IV. B) 1.) sind daher so auszugestalten, dass sie einem möglichen späteren dreigleisigen Ausbau nicht entgegenstehen. Zur schnellen bzw. mittelfristigen Verbesserung an der Bestandsstrecke sind weitere Maßnahmen umzusetzen (siehe dazu IV. Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandsstrecke). Durch diese Maßnahmen sollen die Resilienz und Stabilität der Bestandsstrecke Hamburg – Hannover (Streckenr. 1720 und 1710) nachhaltig gehoben werden.

9. Vorzeitiger Grunderwerb und Berücksichtigung besonderer Härtefälle (Kernforderung 9)

Zur Gewährleistung von Planungssicherheit für direkt betroffene Grundstückseigentümer im Trassenkorridor (50 m breiter Streifen zwischen Seevetal und Celle) wird die DB InfraGO AG aufgefordert, bereits vor Vorliegen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses (Ende Lph 4) einen vorzeitigen, einvernehmlichen Grunderwerb zum Verkehrswert nach § 194 BauGB auf Basis der bestehenden Sammelvereinbarungen mit dem Bund zu prüfen.

Besondere Härtefälle und außergewöhnliche Belastungen unmittelbar Betroffener sind im Rahmen der bestehenden planungs- und entschädigungsrechtlichen Möglichkeiten angemessen zu berücksichtigen. Individuelle Betroffenheiten sind dabei im jeweiligen Planfeststellungsverfahren zu prüfen. Bestehende Instrumente sind konsequent auszuschöpfen.

10. Weitere Forderungen (Kernforderung 10)

1. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erhobene Kernforderung nach einer Verbesserung des SPNV durch die Einführung eines verlässlichen, durchgängigen Stundentakts auf der „Amerikalinie“ (Strecke Uelzen – Langwedel) wird als prioritärer Prüfauftrag an das Land Niedersachsen und die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) gerichtet, um eine optimale regionale Netzanbindung im Zuge des Gesamtprojekts sicherzustellen.
2. Im weiteren Planungs- und Planfeststellungsverfahren sollen die möglichen Auswirkungen und Chancen des Baus und Betriebs der Neubaustrecke für den regionalen Tourismus sowie die örtlichen Belange angemessen berücksichtigt werden. Das Land wird aufgefordert, gemeinsam mit den Kommunen und regionalen Akteuren sowie unter Einbeziehung der Tourismus- und Wirtschaftsverbände besonders sensible landschafts- und naturgebundene Tourismusbereiche zu identifizieren. Ziel ist es, die touristische Attraktivität und wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Gemeinden langfristig zu stärken. Bestehende Siedlungs-, Wege- und Landschaftsbeziehungen sollen möglichst erhalten und verbleibende Einschränkungen durch geeignete Minderungs- und Queungsmaßnahmen reduziert werden.

IV. Weitere Maßnahmen zur Stärkung des norddeutschen Schienenverkehrsnetzes

Darüber hinaus stellt der Deutsche Bundestag fest, dass die hier vorgelegte Vorzugsvariante aus regionalen, nationalen und internationalen Gründen und unter Berücksichtigung der vorgebrachten Maßgaben zügig und mit hoher Priorität umgesetzt werden soll. Das im Dialogforum Schiene Nord im Jahr 2015 entwickelte Ausbaukonzept Alpha-E bildete eine wesentliche Grundlage der damaligen Diskussion über die Weiterentwicklung des norddeutschen Schienennetzes. Nach dem heutigen Planungs- und Erkenntnisstand reicht ein ausschließlich auf den Ausbau der Bestandsstrecken gestütztes Konzept jedoch nicht aus, um insbesondere die erforderlichen Kapazitätssteigerungen zu erreichen.

Zugleich erkennt der Deutsche Bundestag an, dass der Schienenverkehr in Norddeutschland bereits vor Inbetriebnahme der Neubaustrecke zusätzliche Maßnahmen zur Stabilisierung und Kapazitätssteigerung im Bestandsnetz benötigt. Über die im Jahr 2029 vorgesehene Korridorsanierung zwischen Hannover-Hamburg hinaus, bei der bereits wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandsstrecke geplant sind, soll daher ein ergänzendes Maßnahmenpaket auf der Bestandsstrecke umgesetzt werden. Dieses Maßnahmenpaket muss zeitnah Anfang der 2030er Jahre und im Nachlauf zur Korridorsanierung im Jahr 2029 umgesetzt werden, spätestens jedoch im Jahr 2034. Eine Einbindung der Maßnahmen in die Korridorsanierung 2029 ist zeitlich nicht mehr möglich. Das Maßnahmenpaket ist in Abstimmung zwischen Bund, dem Land Niedersachsen und der DB InfraGO AG mit hoher Priorität voranzubringen und umzusetzen. Die Planung der Neubaustrecke bleibt davon unberührt. Die Wirtschaftlichkeit der Neubaustrecke ist im weiteren Planungsverlauf nach den geltenden Verfahren fortlaufend zu überprüfen und bei wesentlichen Änderungen der Kosten- oder Nutzenannahmen zu aktualisieren. Eine erneute Überprüfung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses soll spätestens mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder nach Abschluss der unter IV genannten Maßnahmen, spätestens aber in fünf Jahren, erfolgen.

Das Maßnahmenpaket umfasst drei kapazitätssteigernde Maßnahmen, fünf kleinere und mittlere Maßnahmen zur Verbesserung von Betriebsqualität und Resilienz sowie zehn Lärmschutzwandprojekte mit einer Gesamtlänge von 8.818 Metern an hochbelasteten Abschnitten der Bestandsstrecke. Der Gesamtkostenumfang beläuft sich auf rund 250 Mio. Euro. Die Finanzierung ist durch den Bund sicherzustellen. Sie darf nicht zulasten der Mittel für das Bedarfsplanprojekt erfolgen, sondern soll beispielsweise durch das Programm „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ (KMM) finanziert werden. Da das Programm derzeit bis 2030 angelegt ist, wird der Bund aufgefordert, es in geeigneter Weise im Rahmen der nächsten Haushaltsaufstellungsverfahren über das Jahr 2030 hinaus fortzuführen und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel mit ausreichenden Haushaltsmitteln auszustatten.

A) Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandsstrecke

1. Kapazitätssteigernde Maßnahmen (PEK)

- Spurplananpassung Winsen (Luhe): Optimierung des Spurplans durch den Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen und die Optimierung der Durchrutschwege, um Fahrstraßenausschlüsse im Bahnhof Winsen zu reduzieren.
- Erhöhung der Weichenabzweiggeschwindigkeit Stelle: Technische Ertüchtigung für beschleunigte Überleitvorgänge im stark belasteten Zulaufbereich. Die DB InfraGO AG wird zusätzlich

aufgefordert, zu prüfen, ob diese Maßnahme mit weiteren Arbeiten im Knoten Stelle gebündelt und kurzfristig umgesetzt werden kann.

- Wiedereinbau Weichenverbindung Maschen Rbf: Wiederherstellung betrieblicher Flexibilität im Rangierbahnhof Maschen.

2. Betriebsqualität & Resilienz (Kleine und Mittlere Maßnahmen – KMM)

Systematischer Bau von fünf Überleitstellen (Üst) zur Ermöglichung flexibler Gleiswechsel im Störungs- und Baustellenfall zur signifikanten Reduzierung von Zugausfällen und Verspätungsübertragungen:

- Üst Breites Moor
- Üst Dalle
- Üst Räberspring
- Üst Großburgwedel
- Üst Radbruch

Darüberhinaus wird die DB InfraGO aufgefordert, zusätzliche Weichenverbindungen in Radbruch, Winsen(Luhe) und Ashausen im Rahmen einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) zu prüfen. Außerdem wird die DB InfraGO aufgefordert, Überholgleise an der Bestandsstrecke im Rahmen der EBWU zu prüfen. Die Abstimmung mit den bereits vorgesehenen Maßnahmen in Radbruch und Winsen sowie mit der Planung der Neubaustrecke ist sicherzustellen. Leisten die Maßnahmen einen nachweisbaren Beitrag zu Kapazität und Betriebsstabilität, sollen sie im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel in das Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Bestandsstrecke aufgenommen und möglichst zeitnah nach Abschluss der Korridorsanierung 2029 umgesetzt werden. Dabei ist zu prüfen, ob eine Bündelung mit weiteren Arbeiten möglich ist. Über das Ergebnis ist dem Verkehrsausschuss zu berichten.

Im Bereich der Ortslage Isernhagen ist im Rahmen der Entwurfsplanung zu prüfen, ob Lage und Anordnung der vorgesehenen Überholgleise mit Blick auf Lärmschutz und Abstand zur Wohnbebauung optimiert werden können. Betriebsqualität, Fahrplanstabilität und Genehmigungsfähigkeit bleiben dabei maßgeblich. Das Ergebnis ist dem Verkehrsausschuss im Rahmen der Berichterstattung nach Abschluss der Entwurfsplanung darzustellen.

3. Sofortiger aktiver Lärmschutz an der Bestandsstrecke

Reaktivierung und sofortige Umsetzung von zehn im Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthaltenen, derzeit aber blockierten Lärmschutzwandprojekten (LSW) mit einer Gesamtlänge von 8.818 m an hochbelasteten Abschnitten der Bestandsstrecke:

- LSW Unterlüß: 1.321 m
- LSW Suderburg: 825 m
- LSW Klein Bünstorf: 305 m
- LSW Bad Bevensen: 1.125 m
- LSW Bienenbüttel West: 240 m
- LSW Bienenbüttel Ost 1: 1.000 m
- LSW Bienenbüttel Ost 2: 1.513 m
- LSW Deutsch Evern West: 913 m
- LSW Deutsch Evern Ost: 1.048 m
- LSW Lüneburg Ost: 1.328 m

Die Priorisierung dieser im Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthaltenen Maßnahmen soll entsprechend angepasst werden, sodass die Lärmschutzmaßnahmen im zeitlichen Zusammenhang kurzfristig umgesetzt werden können. Ergänzend wird die Bundesregierung aufgefordert, für diejenigen Streckenabschnitte der Bestandsstrecke, an denen bislang kein Lärmschutz vorhanden ist, eine schalltechnische Untersuchung zu veranlassen und aufzuzeigen, über welche Instrumente – insbesondere das Lärmsanierungsprogramm des Bundes – bestehende Schutzlücken zügig geschlossen werden können.

B) Sonstige Maßnahmen

1. Korridorsanierung 2029

Für die Korridorsanierung der Strecke Hamburg–Hannover im Jahr 2029 sind folgende kapazitätserweiternde Maßnahmen vorgesehen: die Zweigleisigkeit am Nordkopf bzw. auf der Westseite in Lüneburg, die Reaktivierung von Gleis 141, die Dreigleisigkeit der Eisenbahnüberführung Altenbrückertorstraße und die Verlängerung des Ausziehgleises, ein Überholgleis in Bienenbüttel, die Überleitstelle Lüneburg West einschließlich eines neuen Bahnsteigs sowie der Neubau eines Bahnsteigs an Gleis 105 in Uelzen. Die hierfür erforderlichen Planrechtsverfahren sollen bis Ende des ersten Quartals 2027 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden.

Außerdem sind folgende Maßnahmen vorgesehen, die kein Planrechtsverfahren erfordern: eine Überleitstelle in Emmendorf, neue Weichenverbindungen in Bardowick, die Elektrifizierung der Weichen 246 und 247 in Uelzen sowie eine Überleitstelle in Lüneburg einschließlich einer Bahnsteigverlängerung.

Die DB InfraGO AG wird aufgefordert, mögliche weitere betriebliche Verbesserungen im Bahnhof Lüneburg (insbesondere durch zusätzliche Signalisierung, Erweiterungen der Bahnsteigkapazität, zusätzliche oder angepasste Gleisverbindungen) im Rahmen der weiteren Bestandsnetzbetrachtung erneut zu prüfen, sofern sich durch veränderte Angebotskonzepte, Taktlagen oder Betriebsprogramme neue Rahmenbedingungen ergeben.

Die DB InfraGO wird zusätzlich aufgefordert, die Strecke im Rahmen der Korridorsanierung 2029 mit ETCS Level 2 mit Lichtsignalen auszurüsten und damit zugleich die bestehende LZB abzulösen. In Abstimmung mit der Koordinierungsstelle für die Infrastruktur- und Fahrzeugausrüstung soll die Strecke entsprechend auch in die ETCS-Rolloutplanung aufgenommen werden. Mit einem zeitlichen Vorlauf von 5 Jahren können im Umfeld weitere Strecken dann auch mit ETCS ohne Signale ausgerüstet werden. Dies verschafft den hier verkehrenden Fahrzeugen sowohl den Anreiz als auch die Möglichkeit, ihre Fahrzeuge mit ETCS auszurüsten und reduziert den Aufwand für die Infrastrukturausrüstung. Bei der Zeitplanung der Ausrüstung weiterer Strecken darauf zu achten, dass die Restlebensdauer der aktuell im Einsatz befindlichen Fahrzeuge im SPNV berücksichtigt werden. Umrüstungen von SPNV-Fahrzeugen kurz vor Ende der Lebensdauer sind zu vermeiden.

2. Ausbau der Strecke Rotenburg (Wümme)–Verden

Der Deutsche Bundestag unterstreicht die Bedeutung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Rotenburg (Wümme)–Verden sowie der Strecke Uelzen–Stendal für die Kapazität, Resilienz und Umleitungsfähigkeit des norddeutschen Schienen-

netzes. Beide Vorhaben befinden sich in der Umsetzung und sind zügig sowie mit hoher Priorität weiterzuführen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Entlastung hochbelasteter Knoten und Strecken, ersetzen jedoch nicht die erforderliche Engpassauflösung im Korridor Hamburg–Hannover durch die Neubaustrecke. Der Deutsche Bundestag begrüßt die bevorstehende parlamentarische Befassung zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Strecke Langwedel–Uelzen (vgl. ABS Langwedel – Uelzen, <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/langwedel-uelzen.html>) und wird diese nach Vorlage des entsprechenden Berichts zeitnah abschließen.

3. Knoten Hamburg und Knoten Hannover

Die durch den Neubau der Strecke Hannover–Hamburg entstehenden Kapazitätsgewinne können ihre volle verkehrliche Wirkung im Gesamtnetz nur dann entfalten, wenn die Zuläufe und die daran anschließenden Eisenbahnknoten Hamburg und Hannover die zusätzlichen Verkehre aufnehmen und weiterleiten können.

Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, die bereits als eigenständige Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege verankerten Maßnahmen zur Ertüchtigung der Knoten Hamburg und Hannover mit hoher Priorität voranzutreiben. Hierzu gehören insbesondere die im Rahmen des Beteiligungsprozesses benannten Maßnahmen zur Entflechtung im Hamburger Zulauf, namentlich die geplanten Kreuzungs- und Überwerfungsbauwerke in Meckelfeld und Hamburg-Wilhelmsburg. Die Planungen dieser Knotenmaßnahmen sind zeitlich und betrieblich eng mit der Realisierung der Neubaustrecke sowie den Maßnahmen im Bestandsnetz zu synchronisieren, um einen durchgängig harmonisierten Kapazitätsausbau sicherzustellen.

4. Fernverkehrshalte

Bei der weiteren Fahrplan- und Angebotsplanung sind die bestehenden direkten Fernverkehrsverbindungen der Städte entlang der Bestandsstrecke zu erhalten.

V. Darüber hinaus fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf:

1. Der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Projekt war in den Jahren 2015/2016 das Dialogforum Schiene Nord vorausgegangen. Dieses kam jedoch unter teilweise grundlegend anderen Annahmen zu anderen Ergebnissen. Das zeitliche Auseinanderfallen von Beteiligungsprozessen und tatsächlicher Planung führt nachvollziehbar zu Unmut bei den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern. Für die weitere Planung und vergleichbare Vorhaben sollten daher alle Beteiligten auf einen frühzeitigen, transparenten und verlässlichen Dialog hinwirken, um unterschiedliche Erwartungen rechtzeitig zusammenzuführen und Abstimmungsprobleme sowie Missverständnisse möglichst zu vermeiden. Zusätzlich wird die Bundesregierung aufgefordert, die Erfahrungen aus diesem Projekt systematisch auszuwerten und das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ des Bundesverkehrsministeriums von 2012 grundlegend zu überarbeiten sowie um verbindliche Handlungsvorgaben zu ergänzen.
2. Die Bundesregierung wird zudem aufgefordert, zusammen mit dem Land Niedersachsen und der Deutschen Bahn in einen engen und kontinuierlichen Abstimmungsprozess einzutreten. Ziel muss es sein, weitere Abstimmungsprobleme im Projekt möglichst frühzeitig zu verhindern und

die Interessen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten rechtzeitig und angemessen zu berücksichtigen.”

Berlin, den 7. Oktober 2026

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir
Vorsitzender

Michael Donth
Berichtersteller

Stefan Henze
Berichtersteller

Anja Troff-Schaffarzyk
Berichterstatlerin

Matthias Gastel
Berichtersteller

Kathrin Gebel
Berichterstatlerin

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Michael Donth, Stefan Henze, Anja Troff-Schaffarzyk, Matthias Gastel und Kathrin Gebel

I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf **Drucksache 21/3150** wurde am 16. Januar 2026 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss und dem Ausschuss für Kultur und Medien zur Mitberatung überwiesen (Drucksache 21/3687 Nr. 2).

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Gegenstand der Unterrichtung ist das Projekt einer Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg. Die Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover – Hamburg ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Das Projekt beinhaltet unter anderem einen zweigleisigen elektrifizierten Neubau zwischen Hamburg und Hannover und ist Bestandteil des europäischen Verkehrskorridors „Skandinavien/Mittelmeer“. Die Unterrichtung beschreibt die von der DB InfraGO AG empfohlene Vorzugsvariante, die unter anderem einen Trassenvorschlag beinhaltet, sowie die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, insbesondere die daraus resultierenden (Kern-)Forderungen, die Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden, sowie die nicht berücksichtigten Forderungen. Die Unterrichtung beinhaltet weiterhin die Empfehlung, die darin beschriebene Vorzugsvariante der DB InfraGO AG als Grundlage für die weiteren Planungen zu bestätigen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat die Unterrichtung auf Drucksache 21/3150 in seiner 47. Sitzung am 7. Oktober 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD, die Entschließung auf der Ausschussdrucksache 21(8)4186 (identisch mit Ausschussdrucksache 21(15)96 des federführenden Ausschusses) in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 21/3150 anzunehmen.

Der **Ausschuss für Kultur und Medien** hat die Unterrichtung auf Drucksache 21/3150 in seiner 27. Sitzung am 7. Oktober 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke, die Entschließung auf der Ausschussdrucksache 21(15)96 in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 21/3150 anzunehmen. Zu dem Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)94 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD dessen Ablehnung. Zu dem Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)87neu empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Den Hintergrund für die Befassung des Deutschen Bundestages mit dem Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu dem Projekt Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg bildet zum einen der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28. Februar 2016 zu dem Antrag auf Drucksache 18/7365 (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze). Auf dessen Grundlage wurden auch in den folgenden Wahlperioden Berichte über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu verschiedenen Schienenprojekten als Bundestagsdrucksachen verteilt und überwiesen. Den weiteren Hintergrund bildet die am 1. Januar 2018 in Kraft getretene Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zwischen der

Bundesrepublik Deutschland und verschiedenen Unternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG), welche in ihrem § 5 die parlamentarische Befassung regelt. Die Regelung sieht Berichte der Bundesregierung zu neu zu verwirklichenden Vorhaben vor, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure durchgeführt sind. In § 5 Absatz 2 und 3 BUV sind diesbezüglich Mitwirkungsmöglichkeiten des Deutschen Bundestages geregelt.

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 24. Sitzung am 4. März 2026 beschlossen, zu der Unterrichtung auf Drucksache 21/3150 am 20. April 2026 eine öffentliche Anhörung durchzuführen. Die öffentliche Anhörung hat er in seiner 29. Sitzung am 20. April 2026 durchgeführt.

An der Anhörung nahmen als Auskunftspersonen teil: Dr. Peter Dörsam, Bürgermeister der Samtgemeinde Tostedt und Sprecher des Projektbeirates Alpha-E; Jens Grote, Landrat des Landkreises Heidekreis; Matthias Hudaff, Leiter Großprojekte ABS/NBS Hannover-Hamburg der DB InfraGO AG; Prof. Dr. Lukas Iffländer, Bundesvorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN e. V.; Claudia Kalisch, Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg, Lutz Könnner, Geschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS); Omid Najafi, MdL, Mitglied des Landtages von Niedersachsen, Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung; Kay Rabe von Kühlewein, Mitglied des Landesvorstands des VCD Landesverband Niedersachsen e. V. und Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer, Technische Universität Braunschweig, Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb. Die schriftlichen Stellungnahmen der Auskunftspersonen wurden als Ausschussdrucksache 21(15)68-A-H verteilt.

Die öffentliche Anhörung hat unter anderem folgendes ergeben:

Peter Dörsam, Samtgemeinde Tostedt, sprach sich gegen eine Neubaustrecke aus und plädierte für einen Ausbau im Bestand (Variante Alpha E). Als Argument gegen eine Neubaustrecke führte er unter anderem hohe Kosten im Verhältnis zum Nutzen an. Zudem führte er aus, man benötige schnellstmögliche Verbesserungen auf der Schiene und eine Fortsetzung der Planungen für eine Neubaustrecke laufe diesem Ziel direkt entgegen.

Jens Grote, Landkreis Heidekreis, wandte sich ebenfalls gegen eine Neubaustrecke. Die prognostizierten Fahrzeitgewinne einer Neubaustrecke stünden in keinem angemessenen Verhältnis zu den ökologischen und finanziellen Kosten sowie den Belastungen für Anwohnende. Da die Inbetriebnahme einer Neubaustrecke frühestens ab dem Jahr 2050 geplant sei, fürchte man in der Region, dass es dringend notwendige Verbesserungen der derzeitigen Situation im Bereich der Schiene bis dahin nicht in ausreichendem Maß geben werde. Er betonte, der im Dialogforum Schiene Nord erzielte Kompromiss habe hingegen eine Perspektive für eine zeitnahe Verbesserung beinhaltet.

Matthias Hudaff, DB InfraGO AG, vertrat die Auffassung, nur eine Neubaustrecke erfülle alle Vorgaben und Ziele. Er hob die Vorteile des Neubauprojekts für das Bestandsnetz, wie eine Verbesserung der Pünktlichkeit des Nahverkehrs, eine Halbierung des Güterverkehrs auf der Bestandsstrecke und das Potential für einen „Express-Nahverkehr“ hervor. Auch die Stärkung des Seehafenhinterland-Verkehrs führte er zugunsten einer Neubaustrecke an.

Lukas Iffländer, PRO BAHN, befürwortete ebenfalls die Neubaustrecke. Die Bestandsstrecke sei überlastet und deren Ausbau könne die Kapazität zwischen Lüneburg und Uelzen nicht ausreichend steigern. Der Engpass werde nur durch die in der Unterrichtung beschriebene Vorzugsvariante beseitigt und nur diese erfülle die Anforderungen des Bedarfsplans und ermögliche die im Deutschlandtakt vorgesehene Reisezeit. Alpha-E und ein alleiniger Bestandsausbau bildeten keine belastbare Alternative. Die Vorzugsvariante sei günstiger, schneller, eingriffsärmer und EU-förderfähig.

Claudia Kalisch, Hansestadt Lüneburg, plädierte auch für eine Neubaustrecke. Eine solche sei erforderlich, um dringend notwendige Kapazitäten für den Regional- und Pendelverkehr zu schaffen, einen zentralen Engpass zu beseitigen und um die Bestandsstrecke zu entlasten. Die Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover sei der nachhaltige und wirtschaftlich gebotene Weg für Niedersachsen und für Deutschland insgesamt. Eine faktenbasierte Befassung mit der Neubaustrecke sowie zügige Entscheidungen seien erforderlich, um schnellstmöglich eine nachhaltige Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen erreichen zu können.

Lutz Könnner, ZDS, hob die Bedeutung des Projekts hervor. Es handle sich um ein Schlüsselprojekt im norddeutschen Hafenhinterland mit großer Bedeutung für die deutsche Ex- und Importlogistik. Den Engpasscharakter der vorhandenen Infrastruktur hob er hervor und betonte die mit einem signifikanten Kapazitätsausbau für die deut-

sche Seehafenwirtschaft sowie für die Volkswirtschaft zu erwartende positive Effekte. Er vertrat die Auffassung, neben einer kurzfristig notwendigen Ertüchtigung der Bestandstrecke sei ein zweigleisiger Neubau daher zwingend erforderlich.

Kay Rabe von Kühlewein, VCD, stellte fest, im Hinblick auf die erforderliche Kapazitätsausweitung komme nur ein Neubau in Frage. Ein solcher stelle auch die zeit- und kostengünstigste Variante dar. Angesichts der katastrophalen Ausgangslage der Eisenbahninfrastruktur im Korridor Hamburg–Hannover sei es dringend zu empfehlen, eine zweigleisige Neubaustrecke schnellstens zu beschließen. Das sei auch klimapolitisch geboten, da ansonsten weitere Rückschritte bei der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene drohten. Bei der vorgeschlagenen Vorzugsvariante gebe es aber noch Verbesserungsbedarf, etwa bei der Finanzierung der Regionalhalte, dem Lärmschutz bzw. in Bezug auf eine naturverträgliche Trassenführung.

Omid Najafi, MdL, sprach sich dafür aus, die in der Unterrichtung dargelegte Schienenneubaustrecke nicht weiterzuverfolgen. Weiter plädierte er dafür, einer beschleunigten Fertigstellung der Autobahn A 20 samt einer weiteren Elbquerung westlich von Hamburg höchste Priorität einzuräumen und deren Finanzierung zu sichern sowie im Zuge der Generalsanierung die dreigleisige Ertüchtigung der Strecke Uelzen–Lüneburg zu prüfen und nach Möglichkeit zu realisieren.

Prof. **Thomas Siefer**, TU Braunschweig, kritisierte die Kosten der vorgeschlagenen Variante. Es stünden Kosten in Höhe von bis zu 14 Milliarden Euro für nur 15 Minuten Fahrzeitgewinn im Raum. Die aktuellen Planungen bedeuteten für Lüneburg, Uelzen und Celle zudem eine Verringerung des Angebotes. Ein weiteres Problem betreffe die späte Fertigstellung der aktuell diskutierten Trasse. Wegen fehlender Verbindungen zu anderen Strecken würde diese ihre Wirkung erst nach vollständiger Fertigstellung erreichen, was aber viel zu spät sei. Als denkbare Alternativen nannte er einen Ausbau von Bestandstrecken sowie eine Neubaustrecke für den Güterverkehr von Lüneburg bis Uelzen.

Im Übrigen wird wegen des Ergebnisses der Anhörung auf das (auch im Internet veröffentlichte) Wortprotokoll der 29. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen, dem auch die Stellungnahmen der Auskunftspersonen als Anhang beigelegt sind.

Der **Verkehrsausschuss** hat die Beratung der Unterrichtung auf Drucksache 21/3150 in seiner 36. Sitzung am 8. Juli 2026 und in seiner 37. Sitzung am 23. September 2026 jeweils mit Koalitionsmehrheit gegen die Stimmen der Oppositionsfractionen vertagt.

Zu der 36. Sitzung hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am 7. Juli 2026 einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 21(15)87) eingebracht, zu dem für die 39. Sitzung am 7. Oktober 2026 eine Neufassung übermittelt wurde (s. u.).

Auf ein Verlangen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 23. September 2026 hin hat der Verkehrsausschuss am 29. September 2026 durch seinen Vorsitzenden einen Bericht nach § 62 Absatz 2 Satz 1 der Geschäftsordnung erstattet (Drucksache 21/8264).

In seiner 39. Sitzung am 7. Oktober 2026 hat der Verkehrsausschuss die Unterrichtung abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 21(15)96) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die Fraktion der AfD hat den folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 21(15)94) eingebracht:

„Der Ausschuss wolle dem Plenum des Deutschen Bundestags folgende Entschließung zur Annahme empfehlen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

- 1. Der Deutsche Bundestag lehnt das Ergebnis der Vorplanung ab.*
- 2. Der Ausgang des am 12. Oktober 2025 in der Freien und Hansestadt Hamburg durchgeführten Volksentscheids, bei dem auf Grundlage eines fragwürdigen Landesgesetzes, bei dem es möglich wurde, dass durch nur rd. 23% der stimmberechtigten Hamburger – also nicht einmal ein Viertel aller Stimmberechtigten – ein sogenanntes ‚Klimaschutzverbesserungsgesetz‘ in Kraft gesetzt werden konnte, hat gravierende Auswirkungen nicht nur auf Hamburg selbst, sondern auf den norddeutschen Verkehrskonten und die Zukunft des Hamburger Hafens.*

3. Die angestrebte „Klimaneutralität“ bereits zum Jahr 2040 erfordert eine leistungsfähige Umfahrmöglichkeit Hamburgs durch einen geschlossenen Autobahnring außerhalb der Stadtgrenzen.
 4. Alle genehmigungsrechtlichen und finanziellen Anstrengungen müssen unternommen werden, um bis zum Jahr 2040 die Autobahn A 20 samt einer westlich der Stadt Hamburg zu realisierenden neuen Elbquerung zwischen A 21 und A 27 fertigzustellen.
 5. Durch den Ausgang des Klimaentscheids vom 12. Oktober 2025 ist die Zukunft des Hamburger Hafens offen, dieses lässt negative Auswirkungen auf die Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs erwarten.
 6. Ein möglicher Einbruch der Trassennachfrage für Schienengüterverkehre in Folge eines Rückgangs des Gütereinzelwagenverkehrs, der politisch erzeugte Deindustrialisierung und Schrumpfung der Wirtschaft („Degrowth“) erfordert die kritische Überprüfung der zugrunde gelegten Prognosen für den Schienengüterverkehr.
 7. Die Realisierung einer Neubaustrecke (NBS) zwischen Hannover und Hamburg über Celle, vorgesehen ist ein zweigleisiger Neubau zwischen Hannover-Vinnhorst und Hamburg-Meckelfeld mit einer Streckenlänge von 109 km, erfordert zusätzlich eine Kapazitätssteigerung des Hamburger Hauptbahnhofs durch den projektierten Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET) oder einen kompletten Bahnhofs-Neubau, eine Entscheidung für eine NBS kann deshalb nur in einem Zusammenhang damit getroffen werden.
 8. Sowohl das Projekt eines Verbindungsbahn-Entlastungstunnel in Hamburg als auch der Bau eines komplett neuen Hauptbahnhofs ist bei der Haushaltslage derzeit nicht finanzierbar.
 9. Eine Entwurfsgeschwindigkeit für die Neubaustrecke von lediglich $V_{\max} = 250$ km/h schöpft die Möglichkeiten des Schienenhochgeschwindigkeitsverkehrs nicht aus, ein Fahrzeitgewinn von lediglich 18 Minuten gegenüber der Bestandsstrecke steht in keinem Verhältnis zum finanziellen Aufwand für die Neubaustrecke.
 10. Durch die Einfädelung der geplanten NBS auf die Bestandsstrecke zwischen Celle und Burgwedel droht die Gefahr, dass statt des bisherigen überlasteten Fahrwegs Uelzen-Stelle der Fahrweg Hannover-Celle überlastet wird, somit das Problem nur regional verschoben wird.
 11. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Aus- und Neubaustrecke ist nur unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (SGV) volkswirtschaftlich sinnvoll, die Führung des Güterverkehrs über die NBS bringt erhebliche zusätzliche Lärmbelastungen für die betroffenen Menschen.
 12. Die Nichtanbindung des Flughafens Hannover-Langenhagen ignoriert die Chancen des intermodalen Verkehrs und einer möglichen Entlastung des innerstädtischen Flughafens >Hamburg-Airport Helmut-Schmidt< (HAM) im Ortsteil Fuhlsbüttel durch den Flughafen Hannover (HAJ).
- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:
1. der beschleunigten Fertigstellung der Autobahn A 20 höchste Priorität einzuräumen und deren Finanzierung zu sichern.
 2. die Planung für eine Schienenneubaustrecke (NBS) wie im „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover - Hamburg“ dargelegt, der als Unterrichtung (21/3150) vorliegt, ist zu beenden.“

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat am 7. Oktober 2026 folgende Neufassung ihres Entschließungsantrags eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)87neu):

„Der Verkehrsausschuss wolle dem Deutschen Bundestag folgende Entschließung zur Annahme empfehlen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bahnverkehr in Norddeutschland, insbesondere auf der Bahnstrecke Hannover - Hamburg, ist höchst unzuverlässig. Die Bahnstrecken sind überlastet, Züge häufig unpünktlich und überfüllt. Es braucht mehr Kapazität für Güterzüge zugunsten der Industrie, Fernverkehrszüge und vor allem pünktliche und häufig fahrende Züge im

Nahverkehr. Die Auswirkungen der überlasteten Bahnstrecke Hannover – Hamburg wirken sich auf ganz Deutschland aus. Auch Bedarf im europaweiten Güterverkehr können aufgrund der Engpässe nicht bewältigt werden.

Ein Teil der Verspätungen entsteht durch häufige Störungen von Signalen oder Weichen. Dafür ist eine Sanierung der bestehenden Bahninfrastruktur notwendig. Zusätzliche Zugangebote sind jedoch mit der reinen Sanierung der bestehenden Schieneninfrastruktur nicht möglich. Die Überlastung geht soweit, dass ein „drittes Gleis“ von Lüneburg bis Uelzen, wie im ursprünglichen Schienenverkehrsprojekt „Alpha-E“ vorgesehen, nicht ausreichend und die gesetzlich vorgeschriebene Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist. Auch mit dieser Maßnahme – die nur circa 25 Prozent mehr Kapazität brächte – ist kein guter Bahnverkehr möglich. Der Kompromiss des Dialogforums Schiene Nord ist in Bezug auf die Nord-Süd-Verkehre nicht mehr tragfähig und ausreichend. Davor wurde bereits 2015 gewarnt, dieser Fall ist eingetreten. Der Bundesgutachter führte bereits beim Abschluss des Dialogforum Schiene Nord aus: Alpha-E ist „unbefriedigend für die Nord-Süd-Verkehre“, hat „kaum kapazitive Effekte, die nicht nur langfristige Nachfrageschwankungen, sondern auch jährliche Spitzenbelastungen auffangen kann“ (vgl. S. 41 <https://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/2b19cfb4fb68c9d363c74ef07605f6f6>). Die Deutsche Bahn hat diese Erkenntnis in gläsernen Werkstätten dem „Dialogforum Schiene Nord“ vorgetragen. Auch die Bedeutung der Schiene für Wirtschaft, Industrie und die Mobilität in Europa haben sich geändert. Die Bundesländer Hamburg, Bremen, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein sowie die Europäische Kommission befürworten die Umsetzung der Neubaustrecke.

Die Verkehrsprognose 2040 bestätigt die enorme Bedeutung der Schiene, gerade im Personenverkehr wird ein weiteres starkes Wachstum erwartet. Damit Menschen und Güter auf die Schiene umsteigen, bedarf es zusätzlicher Schieneninfrastruktur. Auch die Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung wird zu einem Anstieg der Zugzahlen führen. Der Norden droht gegenüber dem Süden abgehängt zu werden.

Somit steht fest: Für pünktliche Züge auf der Schiene braucht es eine umfassendere Lösung. Es braucht mindestens zwei zusätzliche Gleise zwischen Hannover und Hamburg. Im Vergleich der möglichen Varianten hat eine Neubaustrecke in vielen Aspekten des Umweltschutzes besser abgeschnitten als der viergleisige Ausbau der Bestandsstrecke. Sie ist zudem auch baulich schneller umsetzbar als die Errichtung zweier weiterer Gleise entlang der Bestandsstrecke.

Die Neubaustrecke Hannover – Hamburg ist unter Berücksichtigung der im Folgenden aufgeführten Positionen weiter zu planen. Mit einem zeitnahen Beschluss im Bundestag kann eine zügige Weiterplanung des Projekts erfolgen. Unter Ausnutzung weiterer Beschleunigungsmöglichkeiten und insbesondere einer überjährigen abgesicherten Finanzierung für die Schiene ist eine Fertigstellung der Neubaustrecke bis spätestens 2045 möglich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf:

- 1. Im Rahmen der umfassenden Generalsanierung 2029 sind Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit vollständig umzusetzen sowie weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit vorzunehmen. Dazu gehört insbesondere die Ausrüstung der Strecke mit ETCS L2 only (zur Maximierung der Kapazität ist eine Doppelausrüstung mit dem nationalen Sicherungssystem zu vermeiden). Dafür sind die Bestandsfahrzeuge unter Hinzunahme der existierenden Förderung des Bundes mit ETCS auszurüsten.*
- 2. Die Regionalhalte auf der Neubaustrecke sind kooperativ unter Sicherstellung der Finanzierung mit dem Land Niedersachsen und den betroffenen Kommunen umzusetzen. Alle dafür notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen sind entsprechend vorzubereiten. Es ist zu unterstützen, dass in jedem Landkreis, durch den die Strecke geplant ist, mindestens ein Regionalhalt umgesetzt wird. Diese Maßnahmen ermöglichen eine vollständig neue Erschließung der Region durch den Schienenverkehr. Dies hat sich bei anderen Bahnstrecken als großer Erfolg erwiesen. Mehr Menschen können dadurch mit der umweltfreundlicheren sowie energieeffizienteren Schiene fahren und auf längere Fahrten mit dem Auto verzichten. Insbesondere ist neben den zwei jetzt bereits geplanten Halten ein weiterer Regionalhalt im Landkreis Harburg vorzusehen. Alle Halte sind so zu planen, dass sie möglichst auch gut mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Die Finanzierung der Bahnsteige sowie der Anlagen zur Erschließung erfolgt über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, die Wirtschaftlichkeit wird im Gesamtvorhaben berechnet. Der Bund finanziert somit 60 Prozent der Maßnahmen und stellt über die Regionalisierungsmittel auch einen Großteil der Bedarfe für den Schienenpersonennahverkehr in Nieder-*

sachsen sicher. Damit wird steht fest, dass keine einzelnen bürokratischen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen notwendig werden.

3. Eine bessere Bündelung mit der Autobahn im nördlichen Abschnitt wird unter der Bedingung begrüßt, dass keine weiteren wertvollen Naturschutzgebiete in Anspruch genommen werden. Dabei ist eine vollständige Trassierung in enger Bündelung entlang der Autobahn ebenfalls zu prüfen.
4. Die Gemeinde Seevetal ist durch die vorhandenen Autobahnen sowie die geplante Neubaustrecke besonders von Verkehrsinfrastruktur betroffen. Dazu kommt der größte Rangierbahnhof Europas in Maschen, der zugleich ein entscheidender Wirtschaftsfaktor für die Region ist. Die Deutsche Bahn sowie die Bundesregierung werden aufgefordert, im weiteren Planungsverfahren die Auswirkungen auf Seevetal zu reduzieren. Der Bund soll dabei auch Maßnahmen bei ohnehin geplanten Umbauten oder Instandhaltungsmaßnahmen der Autobahnen einplanen, sodass beispielsweise die Höhe der Schienenbrücken deutlich reduziert werden kann. Die entsprechenden Maßnahmen sind aus Bundesmitteln für die Sanierung von Autobahnen zu finanzieren. Der Bund berichtet an den Verkehrs- sowie Haushaltsausschuss über die Ergebnisse und stellt die Finanzierung sicher.
5. Der Lärmschutz entlang der geplanten Strecke ist bei allen Verkehrsträgern vorzunehmen. Das bedeutet insbesondere unter Berücksichtigung der Autobahn A7. Daher ist die weitere Lärmreduzierung durch eine bedeutende Minderung des Autobahnlärms mittels geeigneter Lärmschutzmaßnahmen finanziert aus dem entsprechenden Haushaltstitel zu erreichen. Bei der Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen sind die Kommunen und Landkreise einzubeziehen. Die bestehende Bahnstrecke zwischen Hamburg, Lüneburg, Uelzen und Celle nach Hannover beziehungsweise Lehrte ist mit Lärmsanierungsmitteln zu sanieren. Im Bereich der Ortschaft Seevetal ist insbesondere die weitere Lärmreduzierung durch Schallschutzmaßnahmen entlang der Autobahn sowie des Rangierbahnhofs Maschen zu prüfen.
6. Bezüglich der Betroffenheit des Mahnmals "Rampe Bergen" ist die in dem Bericht zur parlamentarischen Befassung aufgeführte Alternativvariante in diesem Raum umzusetzen. In diesem Zusammenhang ist auch eine bessere Ausgestaltung des Gedenkwegs durch Bundesmittel im Rahmen der Überquerung mit der Neubaustrecke vorzusehen. Bei der Gestaltung des Regionalbahnhofs Bergen ist ebenso die Möglichkeit einer zusätzlichen Gedenkstätte in Betracht zu ziehen. Der im gleichen Korridor geplante Neubau der Bundesstraße B3 wird abgelehnt.
7. Zusätzliche Tunnelmaßnahmen sind aus raumordnerischer und umweltfachlicher Sicht nicht notwendig. Es wird auf andere Maßnahmen zur Reduzierung der Betroffenheit hingewiesen.
8. Es sind vorbereitende Infrastrukturmaßnahmen zu treffen, um die Neubaustrecke mit der Amerika-Linie Langwedel – Uelzen in Soltau zu verbinden. Durch eine mögliche, später zu bauende Kurve können beide Bahnstrecken flexibler genutzt werden.
9. Für die Strecke sind mögliche Reserven im Fahrplan durch infrastrukturelle Maßnahmen auszureizen, um die Pünktlichkeit weiter zu verbessern.
10. Zur Reduzierung der negativen Umweltauswirkungen sind folgende Maßnahmen vorzusehen, bei denen der Bund die Kosten trägt.
 - a. Grundsätzlich sind Ausgleichsflächen sowie die weiteren Umweltschutzmaßnahmen nach der im Februar 2026 geltenden Gesetzeslage durchzuführen.
 - b. Es sind mindestens die zwei vorgesehen Wildbrücken sowie zwei weitere Wildbrücken an geeigneter Stelle umzusetzen.
 - c. Bei der Querung von Landes- und Kreisstraßen sind die Brückenabschnitte etwas zu verlängern, um Wildtieren auch die Querung der Neubaustrecke zu erleichtern.
 - d. Sofern es baulich möglich ist sowie unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Landwirtschaft, ist ein 25 Meter breiter Korridor für den Biotopverbund zu errichten.
 - e. Alle neuen Gewässerquerungen durch die Neubaustrecke sowie sich daraus ergebender Querungen anderer Infrastruktur mit Gewässer sind fischottergerecht herzustellen.

- f. Betroffene Moore sind in doppelter Fläche an anderer geeigneter Stelle in Niedersachsen neu anzulegen.*
- 11. Die Umsetzung des Vorhabens mit dem Modell des partnerschaftlichen Bauens ist zu prüfen, sofern sich dadurch eine Beschleunigung des Projekts ergibt.*
- 12. Im Rahmen der Bestandsanierung sind unter anderem folgende Maßnahmen zu errichten:*
- a. Lärmschutzwände aus dem Programm der Lärmsanierung vorzunehmen, unter anderem im Deutsch Evern, Suderburg und Unterlüß;*
 - b. Pünktlichkeitsmaßnahmen u.a. aus dem Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität:*
 - i. Reaktivierung sowie Ertüchtigung des Gleis 141 auf der Lüneburger Westseite, die Wiedererichtung der zweigleisigen Befahrbarkeit der Lüneburger Westseite sowie die Erweiterung der dortigen Bahnsteigkapazitäten inklusive der Errichtung eines weiteren Stumpfgleises. Gleis 204 ist an die Strecke Stelle – Lüneburg – Uelzen anzubinden. Die Bahnsteige 204 und 205 sind auf 220m zu verlängern;*
 - ii. im Bahnhof Uelzen ist ein neuer Bahnsteig am Gleis 105 zu errichten, eine Weichenverbindung ist zu elektrifizieren;*
 - iii. in Bienenbüttel ist ein 740m Gleis zu errichten;*
 - iv. in Emmendorf sind neue Weichenverbindungen zu errichten;*
 - v. zusätzliche Überleitstellen zur Ermöglichung flexibler Gleisnutzungen;*
 - vi. in Bardowick sind vier neue Weichenverbindungen zu errichten;*
 - vii. Optimierung des Bahnhofs Winsen für mehr Resilienz und Flexibilität;*
 - viii. Die Strecke ist mit ETCS L2 only im Rahmen der Generalsanierung auszustatten, die Halter der Bestandsfahrzeuge sind dafür mit der existierenden Förderrichtlinie bei der Umrüstung zu unterstützen.*
- 13. Bis zur Generalsanierung 2029 ist die Reaktivierung der Strecke Buchholz – Maschen für den Schienenpersonennahverkehr prioritär umzusetzen.*
- 14. Pläne für ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen sind nicht weiterzuverfolgen, da diese eine unzureichende Wirkung zur Lösung der Kapazitätsprobleme haben und ihre Umsetzung nicht wirtschaftlich ist. Daher hätte der Bau eines dritten Gleises keine Rechtsgrundlage.“*

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte die Wichtigkeit des hier zur Debatte stehenden Infrastrukturvorhabens für Deutschland und vor allem für Norddeutschland. Nach Jahren des politischen Stillstands schaffe man nun die Voraussetzungen, um die parlamentarische Befassung abzuschließen. Sie betonte, der vorliegende Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen sei das Ergebnis schwieriger politischer Verhandlungen. Man freue sich sehr, dass es in umfassenden Verhandlungen gelungen sei, hier einen guten Kompromiss zu finden.

Das Aus- und Neubauvorhaben betreffe eine der wichtigsten Schienenverbindungen Europas und Deutschlands. Es sei aber auch eines der umstrittensten Schienenprojekte. Die verschiedenen Interessensgruppen seien in ihren widerstreitenden Forderungen kompromisslos, was eine sehr schwierige Ausgangslage schaffe. Weiterhin habe vor über einem Jahrzehnt das Dialogforum Schiene Nord stattgefunden, dessen Ergebnisse von der einen Seite als unverrückbar angesehen würden, während die andere Seite darauf hinweise, dass die Tauglichkeit dieser Ergebnisse bereits damals angezweifelt worden sei.

Im Verlauf der Vorplanungen und Prüfungen seien mehr als 20 Varianten untersucht worden. Nach dem eindeutigen Ergebnis reiche ein Ausbau der Bestandsstrecke nicht aus, um die notwendigen Kapazitäten zu schaffen, damit die Engpässe aufgelöst und die Anforderungen des Deutschland-Takts erfüllt werden könnten.

Ein Neubau sei kein Selbstzweck, sondern verkehrlich notwendig. Damit würden notwendige zusätzliche Kapazitäten für den Personen- und den Güterverkehr geschaffen. Weiterhin werde die Bestandsstrecke entlastet, was Möglichkeiten für die Entwicklung des SPNV biete.

Der vorliegende Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen enthalte sehr gute Maßnahmen. Man habe den besonderen Ansatz gewählt, nicht nur ein Neubauvorhaben allein zu betrachten, sondern Maßnahmen im Bestand in die Überlegungen einzubeziehen. Man spreche sich zwar für die Neubaustrecke aus, wolle aber zusätzlich 250 Millionen Euro in die bestehende Infrastruktur investieren. Auch Verbesserungen auf der Bestandsstrecke seien erforderlich, da die Entlastungs- und Verbesserungswirkungen durch die Neubaustrecke erst mit deren Inbetriebnahme eintreten. Vorgesehen seien kapazitätssteigernde Maßnahmen für eine höhere Betriebsqualität und gesteigerte Resilienz sowie zusätzlicher Lärmschutz. Auch die anstehende Korridorsanierung solle für eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bestandsstrecke genutzt werden. Weiterhin würden Kernforderungen zum Lärmschutz an der Neubaustrecke erfüllt. Man habe versucht, den berechtigten Interessen der verschiedenen Interessensgruppen und der Menschen vor Ort entgegenzukommen.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, der Ausschuss berate über eine grundlegende verkehrspolitische Entscheidung für das Land Niedersachsen und darüber, ob die gegen das Projekt vorgetragenen Einwände ernst genommen würden. Die Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord seien von vielen Beteiligten akzeptiert und mitgetragen worden. Die jetzt vorliegenden Planungen fänden in der niedersächsischen Bevölkerung hingegen keine breite Zustimmung. Der Eindruck der Menschen, dass die Ergebnisse von durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren für die weiteren Planungen ohne Bedeutung seien, müsse vermieden werden.

Problematisch seien weiterhin die enormen Kosten sowie der zeitliche Horizont der Realisierung der Neubaustrecke. Nach der Gesamtwertprognose lägen die Kosten bei über 14 Milliarden Euro und die Fertigstellung solle erst im Jahr 2050 erfolgen. Angesichts der Erfahrungen mit anderen Infrastrukturgroßvorhaben bestehe die Sorge, dass diese Zeitplanungen nicht eingehalten würden.

Die Menschen vor Ort bräuchten aber bereits jetzt Lösungen für aktuelle Probleme, wie die Beseitigung von bestimmten Engpässen. Vor dem Hintergrund, dass etwa Bedarfe für Weichen seit langem bekannt seien, ohne dass man bisher Entlastungsmaßnahmen ergriffen habe, seien die Ankündigungen für Investitionen in die Bestandsstrecke nicht glaubhaft. Es stelle sich die Frage, warum naheliegende Maßnahmen zur Engpassbeseitigung nicht bereits längst umgesetzt wurden, bevor ein milliardenreiches Neubauvorhaben mit einem viele Jahrzehnte umfassendem Zeithorizont in Angriff genommen werde. Es sei falsch, die kurzfristig lösbaren Probleme nicht anzugehen und stattdessen alle Anstrengungen auf ein Projekt zu richten, dessen Nutzen in den betroffenen Regionen vor Ort derart umstritten sei. Infrastrukturpolitik müsse sich daran messen lassen, ob sie konkrete Probleme löse, wirtschaftlich vernünftig sei und von den Menschen in den betroffenen Regionen mitgetragen werde.

Das Land Niedersachsen benötige die Schienenneubaustrecke nicht. Vielmehr müsse die Bundesautobahn A 20 endlich fertiggestellt werden. Diese sei wirtschaftlich sinnvoll und verkehrlich notwendig. Das treffe auf die Neubaustrecke Hannover – Hamburg nicht zu. Sie lehne dieses Vorhaben daher ab und fordere stattdessen die Beseitigung bestehender Engpässe und die Realisierung von Infrastrukturvorhaben, die für Niedersachsen tatsächlich notwendig seien.

Die **Fraktion der SPD** hob hervor, die heutige Beratung schaffe die Voraussetzungen, um die parlamentarische Befassung mit einem der wichtigsten, aber auch sensibelsten Infrastrukturprojekte Norddeutschlands abzuschließen. Die komplexe Vorgeschichte des Vorhabens sei bekannt, insbesondere der Versuch des Dialogforums Schiene Nord, einen regionalen Konsens auf der Basis von verkehrlichen Zielen und Rahmenbedingungen zu finden, die sich aber seitdem geändert hätten. Die Bestandsstrecke sei überlastet und deren Ausbau würde zur Engpassbeseitigung nicht ausreichen.

Sie bekundete, der durch die Geschichte des Projekts bedingte Vertrauensverlust gegenüber der Bahn sei nachvollziehbar. Auch nehme man die Sorge des Landes Niedersachsen ernst, dass im Falle einer Entscheidung für eine Realisierung der Neubaustrecke keine Maßnahmen auf der Bestandsstrecke mehr durchgeführt würden. Daher habe man auch in Abstimmung mit der niedersächsischen Landesregierung einen Kompromiss erarbeitet. Der vorliegende Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen verbinde das Neubauvorhaben mit einem verbindlichen 250 Millionen Euro umfassenden Maßnahmenpaket für das Bestandsnetz, das bis spätestens 2034 umgesetzt werden solle.

Die Streckenführung des Neubauvorhabens entlang der Autobahnen A 7 und A 3 sei vorzugswürdig. Das Neubauvorhaben sei auch wirtschaftlich, das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) liege bei 1,5. Dem Schutz der Gedenkstätte Bergen-Belsen werde mit dem Entschließungsantrag ebenfalls große Bedeutung zugemessen. Die Trasse werde westlich der B 3 so verschwenkt, dass jede akustische, optische oder physische Beeinträchtigung

der Gedenkstätte ausgeschlossen sei. Weiterhin werde die Gestaltung des künftigen Regionalhalts Bergen an die Verantwortung der Reichsbahn bei den Deportationen erinnern. Bis zu 100 Millionen Euro würden zusätzlich für Härtefälle bereitgestellt. Weiterhin würden die DB und die Autobahn GmbH zur gemeinsamen Erarbeitung von Lärmschutzkonzepten verpflichtet, insbesondere in hochbelasteten Regionen. Die Neubaustrecke werde auch keine reine Fernverkehrsstrecke sein. Vielmehr seien neue Regionalbahnhöfe geplant. Das ermögliche die Bestellung von Nahverkehrsleistungen zur schnellen Anbindung von Regionen an die Metropolregionen Hamburg und Hannover. Weiterhin solle die Verknüpfung mit der „Amerika-Linie“ bei Soltau vorbereitet werden, um die Resilienz des norddeutschen Schienennetzes zu erhöhen, und die dringend benötigten Kapazitäten für den Seehafen-hinterlandverkehr würden geschaffen, womit die Zukunftsfähigkeit des Logistik- und Industriestandorts Deutschland gesichert werde. In den kommenden Jahren würden darüber hinaus etwa 250 Millionen Euro in das Bestandsnetz investiert. Damit sollen etwa Maßnahmen für zusätzlichen Lärmschutz, fünf neue Überleitstellen und Weichenoptimierungen zur Stabilisierung des Verkehrs in hochbelasteten Regionen umgesetzt werden. Mit Nachdruck werde weiterhin die Ertüchtigung der Knoten Hamburg und Hannover priorisiert.

Der vorliegende Kompromiss werde zwar nicht alle Konflikte lösen, solle aber dazu dienen, den jahrelangen Stillstand zu beenden. Die Menschen an der Bestandsstrecke würden von spürbaren Verbesserungen beim Lärmschutz und beim Verkehrsbetrieb bis spätestens 2034 profitieren.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte, dass die abschließende Beratung über die Neubaustrecke Hannover – Hamburg endlich stattfinde. Der Ausschuss sei bereits seit langem mit dem Vorhaben befasst. Es reiche nicht, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Vielmehr sollten auch Entscheidungen im Verlauf der parlamentarischen Befassung schneller getroffen werden.

Die Neubaustrecke sei für den Regional-, Fern- und Güterverkehr essenziell. Allein die Neubaustrecke könne Überlastungssituationen auflösen und etwa dringend benötigte Kapazitäten für den Schienengüterverkehr schaffen. Nur die Neubaustrecke ermögliche neue Regionalhalte und damit die Anbindung bisher nicht einbezogener Regionen zur Verbesserung der Mobilität. Von allen untersuchten Varianten sei auch lediglich die Neubaustrecke wirtschaftlich. Der Ausbau der Bestandsstrecke sei auch wegen der mit den Baumaßnahmen einhergehenden verkehrlichen Belastungen keine Alternative. Der Verkehr müsse auf der Bestandsstrecke möglichst ungehindert weiterfließen können. Auch deswegen sei der Neubau richtig. Die Umwelteingriffe im Rahmen des Neubauprojekts seien auch geringer als bei Maßnahmen im Bestand. Das ergebe sich etwa daraus, dass die Neubaustrecke 44 km kürzer sei als die Strecke im Bestandsnetz. Mit dem Neubau seien ein geringerer Flächenverbrauch und die Reduktion von regionalen Widerständen verbunden.

Ihr eigener Entschließungsantrag schaffe die Voraussetzungen für Regionalhalte, fordere die bessere Kooperation mit der Autobahn GmbH, besseren Lärmschutz für belastete Regionen sowie eine Vermeidung von Konflikten in Bezug auf die Gedenkstätte Bergen-Belsen. Weiterhin werde darin die Option eines dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen zurückgewiesen. Man sei dankbar, dass sich auch die Koalitionsfraktionen diesbezüglich klar positioniert hätten.

Dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen werde sie zustimmen, auch wenn sie einige Aspekte darin kritisch sehe. So sei etwa das Instrument des partnerschaftlichen Bauens, das sich in der Praxis bewährt habe, nicht enthalten. In den anstehenden und künftigen Haushaltsberatungen müsse dafür Sorge getragen werden, dass die Finanzmittel für die weiteren Planungen und für die Baumaßnahmen zur Realisierung der Neubaustrecke zur Verfügung stünden.

Die **Fraktion Die Linke** wies darauf hin, dass die Menschen, die von der Neubaustrecke betroffen sein würden, lange von einem Ausbau des Bestands ausgegangen seien. Die DB habe diese Menschen lange im Unklaren gelassen. Als die Pläne der DB für die Neubaustrecke öffentlich geworden seien, hätten die Menschen zu Recht mit Unmut reagiert. Sie betonte, so dürfe eine Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ablaufen.

Sie sei der Auffassung, ein drittes Gleis an der Bestandsstrecke sei nicht ausreichend, um die künftigen Bedarfe abzudecken. Mehr Verkehr auf der Schiene erfordere eine Neubaustrecke. Problematisch sei, dass die Neubaustrecke frühestens 2050, schlimmstenfalls erst 2063 in Betrieb gehe. Unverständlich sei auch, warum erst in acht Jahren mit der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt gerechnet werde.

Es sei daher dringend erforderlich, den Schienenverkehr zwischen Hamburg und Hannover schnell zu verbessern. Es sei gut, dass der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation auf der Bestandsstrecke und hinsichtlich der Knoten Hamburg und Hannover enthalte. Problematisch

sei diesbezüglich die Finanzierung. Geplant sei, die dafür veranschlagten 250 Millionen Euro aus dem Infrastrukturprogramm „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ zu finanzieren. Aktuell stünden aus diesem Programm jährlich 350 Millionen Euro zur Verfügung. Aus dem Programm würden aber auch andere Projekte finanziert, weshalb sich die Frage stelle, ob das Programm aufgestockt werden solle oder ob es jetzt auf Jahre ausgebucht sein würde.

Sie werde den Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen mittragen. Dass es neben der Neubaustrecke auch Verbesserungen im Bestand geben werde, sei ein wichtiges Signal an die Menschen vor Ort. Besonders begrüßenswert sei die teilweise Übernahme der Kernforderung zur Finanzierung neuer Regionalhalte. Es sei von großer Bedeutung, dass die Neubaustrecke für die Regionen auch einen Nutzen habe und nicht nur Belastungen mit sich bringe. Der sensible Umgang mit dem Thema der Gedenkstätte Bergen-Belsen sei ebenfalls sehr wichtig. Eine Beeinträchtigung der Gedenkstätte durch die Rechtsnachfolgerin der Reichsbahn wäre undenkbar.

Es stelle sich aber die zentrale Frage, ob die Neubaustrecke jemals realisiert werde. So enthalte der Entschließungsantrag mit dem Erfordernis einer erneuten NKV-Bewertung bei Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eine Sollbruchstelle. Weiterhin seien nach dem aktuellen Bericht über die Gesamtmittelbedarfe der Verkehrsprojekte für die Schienenwege des Bundes Investitionen in Höhe von 235 Milliarden Euro erforderlich. Derzeit würden aber jährlich lediglich 2,2 Milliarden Euro in Neu- und Ausbaumaßnahmen für die Schienenwegeinfrastruktur investiert. Rechnerisch würde es daher etwa 100 Jahre dauern, bis die Vorhaben realisiert würden. Kritisch sei, dass die Koalitionsfraktionen die Einnahmen aus der Lkw-Maut der Schiene entzogen hätten.

Der Verkehrsausschuss hat den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)87neu mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)94 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)96 hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD angenommen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Deutschen Bundestag mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD, die darin enthaltene Entschließung in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 21/3150 anzunehmen.

Berlin, den 7. Oktober 2026

Michael Donth
Berichtersteller

Stefan Henze
Berichtersteller

Anja Troff-Schaffarzyk
Berichtersterlin

Matthias Gastel
Berichtersteller

Kathrin Gebel
Berichtersterlin

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Svenja Stadler, MdB
Fleestedter Ring 3
21217 Seevetal
Tel.: +49 4105 40 63 208
svenja.stadler.wk@bundestag.de
www.svenja-stadler.de

Pressemitteilung

Seevetal, 9. Oktober 2026

Bahnstrecke Hannover-Hamburg: Bundestag beschließt Neubau

Statement von Svenja Stadler (SPD):

„Im Bundestag fand jetzt die vom Verkehrsausschuss forcierte Abstimmung zur Zukunft der Bahntrasse Hannover-Hamburg statt. Das Ergebnis ist, dass die Neubauvariante verfolgt wird. Ich habe mit Nein gestimmt und will meine Entscheidung gerne begründen.

Nicht nur dass ich seit Jahren gegen den Neubau eintrete und für die Umsetzung des Alpha-E-Kompromisses plädiere, der vorliegende Antrag scheiterte für mich schon daran, dass das dritte Gleis, der dreigleisige Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Uelzen und Lüneburg, abgelehnt und lediglich als Forderung aus dem Dialogforum anerkannt wird. Das dritte Gleis ist aber aus meiner Sicht als kurzfristige Maßnahme jetzt zu planen und umzusetzen – unabhängig von der Frage, welche Lösung langfristig für angemessen gehalten wird.

Darüber hinaus kann ich es nicht mittragen, dass hier Städte gegen ländliche Räume ausgespielt werden.

Trotz des Beschlusses für die Planung einer Neubaustrecke bleibt festzuhalten, dass diese und damit automatisch der ohnehin erst noch zu verabschiedende Bau weiterhin unter Finanzierungsvorbehalt stehen. Die kommenden Jahre werden zeigen, ob die Wirtschaftlichkeit gegeben ist.

Mir geht es um eine kurz-, mittel- sowie langfristige Herangehensweise. Ich halte einen Weg für richtig, der eine schnelle Lösung zur Kapazitätserhöhung auf der Schiene bringt. In den ersten Schritten brauchen wir demnach eine sinnvolle Bestandsstreckenverbesserung auf Basis des Alpha-E-Kompromisses, bei der wichtige Sanierungsmaßnahmen umgesetzt werden. Danach könnte man in eine langfristige Großplanung übergehen.

Ich bedauere, dass im Rahmen der Verhandlungen die SPD-Verantwortlichen auf Bundesebene nicht gewillt waren, einen für alle Seiten tragbaren Kompromiss für eine schnellere Kapazitätserhöhung zu finden, der beides ermöglicht: Ausbau der Bestandsstrecke und eine zukunftsorientierte Großplanung.“

Ein Foto der Abgeordneten zum Download gibt es hier: <https://svenja-stadler.de/pressefotos>

Bitte bei Foto-Veröffentlichung Urhebervermerk berücksichtigen!

svenja.stadler.wk@bundestag.de

Telefon: 0 41 05/ 40 63 208



Dr. Cornell Babendererde
Mitglied des Deutschen Bundestages

Pressemitteilung

Bahnausbau Hamburg-Hannover: Koalition einigt sich auf weitreichende Ausbaumaßnahmen im Bestand – Neubau darf weiter geplant werden

Berlin, 07.10.2026

Dr. Cornell Babendererde, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-70931
cornell.babendererde@bundestag.de

Wahlkreisbüro Winsen:
Bahnhofstraße 21
21423 Winsen
Telefon: +49 4171 6696-760
cornell.babendererde@bundestag.de

Berlin / Landkreis Harburg. Die Koalitionsfraktionen im Bundestag haben sich auf das weitere Vorgehen beim Bahnausbau zwischen Hamburg und Hannover geeinigt. Heute hat der Verkehrsausschuss zugestimmt. Morgen soll der Bundestag den Antrag beschließen. Für die CDU-Bundestagsabgeordnete Dr. Cornell Babendererde ist klar: Eine Entscheidung für den Bau einer Neubaustrecke ist damit nicht gefallen.

„Der heutige Beschluss ist kein Beschluss für eine Neubaustasse“, sagt Babendererde. „Die Bahn darf weiterplanen. Bevor gebaut wird, kommt das Nutzen-Kosten-Verhältnis aber noch einmal auf den Prüfstand. Gleichzeitig haben wir einen weitgehenden Ausbau der Bestandsstrecke durchgesetzt. Die Finanzierung ist gesichert und es gibt klare Fristen.“

Neubaustrecke: Weiterplanung unter klaren Leitplanken

Die Neubaustrecke steht weiter unter Finanzierungsvorbehalt. Ihre Wirtschaftlichkeit muss während der Planung laufend geprüft werden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird spätestens bei Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen im Bestand neu bewertet, in jedem Fall aber innerhalb von fünf Jahren. „Weiterplanen heißt nicht bauen“, betont Babendererde. „Erst wenn die Maßnahmen im Bestand umgesetzt sind, zeigt sich, ob eine Neubaustrecke überhaupt noch nötig ist. Nach wie vor habe ich die starke Vermutung, dass die Neubauplanungen wie seinerzeit die Planungen zur Y-Trasse den Weg in die Tonne finden werden. Deshalb ist es gut, dass wir jetzt endlich einen verbindlichen Fahrplan für den Ausbau im Bestand haben. Damit haben wir für die Pendler in unserer Region einen Silberstreif am Horizont: Bahnfahren bei uns in Nordostniedersachsen wird in absehbarer Zeit wieder pünktlicher und zuverlässiger“.



Sollte es wider Erwarten doch zu einem Neubau kommen, wenn alle weiteren Prüfungen ergeben, dass sie wirklich unerlässlich sein sollte, wurden Vorsorgemaßnahmen getroffen. In Seevetal muss die Trasse überprüft und angepasst werden, damit Lärm und Erschütterungen so gering wie möglich bleiben. Bauwerke müssten kleiner ausfallen und die Autobahn GmbH muss den Lärmschutz mit der Bahn abstimmen. Neue Regionalverkehrshalte in Garlstorf und Seevetal-Ramelsloh würden dann außerdem ermöglicht.

Bestandsstrecke: Alpha-E-Maßnahmen kommen

„Eine Neubaustrecke würde die heutigen Kapazitätsprobleme erst in Jahrzehnten lösen. Die Pendler aus Winsen, Stelle oder Seevetal brauchen aber jetzt Entlastung“, so Babendererde.

Deshalb enthält der Antrag ein umfangreiches Paket für den Bestand, viele davon direkt im Landkreis Harburg:

- schnellere Weichen in Stelle und eine Spurplananpassung in Winsen
- zusätzliche Weichen und Überholgleise in Radbruch, Winsen und Ashausen
- neue Weichen am Rangierbahnhof Maschen
- Kreuzungs- und Überwerfungsbauwerke in Meckelfeld und Wilhelmsburg
- über acht Kilometer neuer Lärmschutz
- moderne Zugsicherung mit ETCS Level 2 für einen erheblich effizienteren Zugverkehr

Hinzu kommen zentrale Bausteine des Alpha-E entlang der gesamten Achse: der zweigleisige Ausbau Rotenburg-Verden, der Ausbau und die Elektrifizierung der Amerikalinie, die Ertüchtigung zwischen Celle und Hannover, der Ausbau Uelzen-Stendal und eine zweigleisige Westseite im Bahnhof Lüneburg.

Das Maßnahmenpaket umfasst rund 250 Millionen Euro, der Bund verpflichtet sich zur Finanzierung. Spätestens 2034 müssen die Maßnahmen umgesetzt sein. „Mit unverbindlichen Absichtserklärungen ist jetzt Schluss. Die Bahn hat einen festen Zeitplan“, sagt Babendererde. „Möglichst viele Maßnahmen müssen schon im Zuge der Generalsanierung 2029 kommen.“

Drittes Gleis bei Uelzen: „Dafür werden wir weiter streiten“

Ein Punkt bleibt offen. Das dritte Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen ist weiterhin möglich, der Bund will es derzeit aber nicht bauen. „Das ist für mich nicht akzeptabel“, so Babendererde. „Dafür werden wir weiter streiten. Alpha-E muss möglichst vollständig umgesetzt werden.“



Harte Verhandlungen haben sich gelohnt

Als die Bahn im Juni 2025 ihre Neubaupläne vorstellte, schien der Ausbau im Bestand und damit der vor 10 Jahren mit der Region erarbeitete Alpha-E-Kompromiss vom Tisch gefegt. Im Bundestag und im Verkehrsministerium zeichnete sich eine klare Mehrheit für den Neubau ab.

Gemeinsam mit dem CDU-Landesvorsitzenden Sebastian Lechner, Ministerpräsident Olaf Lies und den betroffenen niedersächsischen Bundestagsabgeordneten aus der Region hat Babendererde in über einem Jahr Verhandlungen dageengehalten.

„Harte Arbeit zahlt sich aus: Wir haben einen Weg gefunden, der schnell spürbare Verbesserungen für die Bahnpendler unserer Region und mehr Lärmschutz bringt. Ich werde genau darauf achten, dass die Bahn ihre Zusagen einhält und dass die Neubaustrasse nicht wider besseren Wissens gegen das Land Niedersachsen durchgedrückt wird.“

Babendererde stimmt gegen Bahn-Beschlussempfehlung

Heute Abend hat der Deutsche Bundestag die Beschlussempfehlung der Koalitionsfraktionen zum Bahnprojekt Hamburg-Hannover beraten. Ich habe diesem Antrag in Namentlicher Abstimmung nicht zugestimmt. Meine Beweggründe hierfür habe ich in einer Stimmerklärung festgehalten, welche ich hier gerne mit Ihnen teilen möchte.

Stimmerklärung

Erklärung nach § 31 GOBT zu meinem Abstimmungsverhalten zu TOP 24 Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss) zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung

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

Ich habe gegen die Beschlussempfehlung gestimmt.

Diese Entscheidung richtet sich nicht gegen die Verhandlungsergebnisse, die in den vergangenen Monaten für die Bestandsstrecke zwischen Hamburg und Hannover erreicht wurden. Als die Deutsche Bahn im Juni 2025 ihre Neubaupläne vorstellte, schienen jegliche Ausbaumaßnahmen auf der Bestandsstrecke final vom Tisch. Dass es anders gekommen ist, ist das Ergebnis harter Verhandlungen. Die betroffenen Abgeordneten aus Niedersachsen haben dabei gemeinsam mit der Landesebene eng zusammengestanden. Allen, die daran konstruktiv mitgewirkt haben, danke ich ausdrücklich.

Der Antrag enthält ein klares und weitreichendes Maßnahmenpaket für die Bestandsstrecke. Es umfasst rund 250 Millionen Euro und muss spätestens 2034 umgesetzt werden. Die feste Finanzierung und eine klare Frist zur Umsetzung gehören zu den maßgeblichen Verhandlungsergebnissen und geben der Region erstmals die Aussicht auf spürbare und zügige Verbesserungen.

Zu den Maßnahmen gehören unter anderem:

- eine Spurplananpassung im Bahnhof Winsen (Luhe)
- schnellere Weichen in Stelle
- eine neue Weichenverbindung im Rangierbahnhof Maschen
- fünf neue Überleitstellen, darunter in Radbruch
- neuer Lärmschutz auf über 8 Kilometern
- Prüfung neuer Weichen in Radbruch, Winsen und Ashausen sowie von zusätzlichen Überholgleisen

- Ausrüstung der Bestandsstrecke mit ETCS Level 2 mit Lichtsignalen bereits im Rahmen der Korridorsanierung 2029
- Kreuzungs- bzw. Überwerfungsbauwerke in Wilhelmsburg und Meckelfeld sind mit hoher Priorität voranzutreiben
- Erhalt der Fernverkehrshalte entlang der Bestandsstrecke
- enge Abstimmung des Knotenausbaus in Hamburg und Hannover

Dies sind spürbare Fortschritte für die Menschen im Landkreis Harburg und der ganzen Region.

Über eine Neubaustrecke ist mit diesem Beschluss nicht final entschieden. Die Bahn darf diese zwar weiterplanen, dies bedeutet jedoch noch nicht, dass sie auch bauen darf. Der Koalitionsantrag legt fest, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis erneut überprüft werden muss. Bei prognostizierten Gesamtkosten in Höhe von bis zu 14 Milliarden Euro ist dies, gerade im Hinblick auf fortschreitende Maßnahmen an der Bestandsstrecke, unerlässlich.

Zustimmen kann ich dem Antrag dennoch nicht. Er beinhaltet den Ausbau des dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen nicht. Diese Kernforderung des Alpha-E-Kompromisses, welcher im Dialogforum Schiene Nord im Jahr 2015 gemeinsam mit der Region erarbeitet wurde, ist ein großer Baustein für schnelle zusätzliche Kapazitäten entlang der Bestandsstrecke. Ein drittes Gleis wird mit dem Antrag zwar nicht vollständig ausgeschlossen, doch für mich gehört es zu einem vollständigen Ausbau im Bestand dazu.

Ich habe den Menschen in meiner Heimat zugesagt, mich für die Umsetzung des Alpha-E-Kompromisses einzusetzen. Zu diesem Wort stehe ich und werde weiter für das dritte Gleis streiten.

Einem Beschluss, der dieses nicht beinhaltet, kann ich deshalb nicht zustimmen.

Mein Nein ist kein Nein zu den vereinbarten Verbesserungen im Bestand. Für die schnelle und vollständige Umsetzung dieser Maßnahmen werde ich mich mit voller Kraft einsetzen und die Bahn an den gesetzten Fristen messen.

Dr. Cornell Babendererde, MdB



Vivian Tauschwitz
Mitglied des Deutschen Bundestages

Vivian Tauschwitz, MdB - Platz der Republik 1 – 11011 Berlin

Berlin, 07.10.2026

Deutscher Bundestag
Vivian Tauschwitz, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: 030 227-72311
vivian.tauschwitz@bundestag.de

Wahlkreisbüro Rotenburg
Vivian Tauschwitz, MdB
Schulstr. 2a
28870 Ottersberg-Posthausen
Telefon: 04297 8179251
vivian.tauschwitz.wk@bundestag.de

Wahlkreisbüro Walsrode
Vivian Tauschwitz, MdB
Moorstr. 78 – 80
29664 Walsrode
Telefon: 05161 7038067
vivian.tauschwitz.wk@bundestag.de

Informationen zum weiteren Vorgehen in Sachen Bahnstrecke Hamburg - Hannover

Liebe Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiativen,

ich möchte Sie unmittelbar über den aktuellen Stand zur Schienenachse Hannover–Hamburg und das Ergebnis der Beratungen im Deutschen Bundestag informieren. Die vergangenen Tage und Wochen waren von intensiven Verhandlungen geprägt. Über wesentliche Änderungen am Entschließungsantrag wurde bis zuletzt, auch noch in der Sitzung der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, gerungen.

Ich möchte Ihnen das Ergebnis dabei nicht schönreden: Wir konnten nicht erreichen, dass die weiteren Planungen für eine Neubaustrecke beendet werden. Diese Planungen werden fortgesetzt. Wichtig ist aber ebenso: Mit der Fortsetzung der Planung ist ausdrücklich noch keine Entscheidung über den tatsächlichen Bau einer Neubaustrecke getroffen.

Genau diese Unterscheidung war für mich in den Verhandlungen von zentraler Bedeutung. Der nun gefundene Kompromiss sieht ein parallel laufendes Vorgehen vor. Parallel zur weiteren Planung sollen kurz- und mittelfristig mögliche Verbesserungen im bestehenden Netz schnell und vorrangig umgesetzt werden. Nach Umsetzung der vorgesehenen Entlastungsmaßnahmen soll erneut überprüft werden, ob eine Neubaustrecke tatsächlich erforderlich ist oder ob eine Alternative die verkehrlichen Anforderungen erfüllen kann. Erst auf dieser Grundlage soll über die Realisierung entschieden werden. Auch die im Dialogforum



Schiene Nord entwickelte Alpha-E-Variante bleibt damit für das weitere Verfahren von Bedeutung.

Besonders wichtig ist mir, dass Verbesserungen nicht erst in ferner Zukunft spürbar werden. Maßnahmen aus dem zusätzlichen Paket sollen deshalb, soweit dies planungsrechtlich und baulich möglich ist, bereits im Zuge der Generalsanierung 2029 umgesetzt werden. Wo dies noch nicht unmittelbar möglich ist, sollen entsprechende Vorleistungen erfolgen. Das zusätzliche Paket umfasst drei kapazitätssteigernde Maßnahmen, fünf kleinere und mittlere Maßnahmen zur Verbesserung von Betriebsqualität und Resilienz sowie zehn Lärmschutzwandprojekte. Insgesamt geht es um ein Volumen von rund 250 Millionen Euro.

Mir ist bewusst, dass die Fortsetzung der Planungen für eine mögliche Neubaustrecke in den betroffenen Orten weiterhin große Sorgen auslöst. Das gilt für unsere gesamte Region, aber in besonderem Maße auch für Bisingen und ebenso für den Raum Celle. In diesen Bereichen können die derzeit diskutierten Trassenführungen erhebliche Auswirkungen auf Ortschaften, Landschaft, Wirtschaft und die Lebensqualität der Menschen haben. Den parlamentarischen Beschluss betrachte ich daher keineswegs als Ende der politischen Auseinandersetzung. Für mich bleibt entscheidend, Belastungen für die Menschen vor Ort so weit wie möglich zu vermeiden oder zu reduzieren. Dazu gehören ein wirksamer Lärmschutz ebenso wie die konkrete Trassenführung und die Frage, ob eine Neubaustrecke nach den Verbesserungen im Bestandsnetz überhaupt noch erforderlich und wirtschaftlich ist.

Wir haben nicht alles erreicht, was ich mir für unsere Region gewünscht hätte. Aber wir konnten wichtige Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Entwurf durchsetzen: Es gibt keine abschließende Bauentscheidung für die Neubaustrecke, Alternativen bleiben in der Betrachtung und konkrete Verbesserungen an der Bestandsstrecke sollen vorgezogen werden. Ich weiß, dass Sie als Bürgerinitiativen die weitere Planung kritisch begleiten werden. Das ist wichtig. Auch ich werde genau darauf achten, dass die jetzt zugesagten Maßnahmen tatsächlich umgesetzt, Alternativen ernsthaft und ergebnisoffen geprüft und Bedarf sowie Wirtschaftlichkeit auf belastbarer Grundlage bewertet werden.



Ich möchte den Austausch mit Ihnen deshalb auch in der nun beginnenden nächsten Phase fortsetzen und stehe für Ihre Fragen und Hinweise gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'V. Tauschwitz'.

Vivian Tauschwitz MdB



Der Deutsche Bundestag wird mit Mehrheit für die Neubaustrecke Hamburg-Hannover stimmen.

Ich habe immer deutlich gemacht, dass ich für die Interessen meiner Region und die Menschen vor Ort kämpfe, demokratische Mehrheitsentscheidungen aber akzeptieren werde. Ich habe mich auch jetzt mit Nachdruck dafür eingesetzt, dass es im Heidekreis schnell zu spürbaren Verbesserungen für die Menschen vor Ort kommen wird und auch Maßnahmen im Bestand umgesetzt werden, um Kapazitäten zu steigern.

am 12. Oktober 2026, 06:44 Uhr



Darunter fallen ein neuer Bahnhof in Soltau, Verbesserungen im regionalen Bahnverkehr sowie die Berücksichtigung von Natur- und Landschaftsschutz. Auch der Lärmschutz soll verbessert werden. Insbesondere im Raum Bismarck soll geprüft werden, wie dies umgesetzt werden könnte. Zudem soll die Anbindung der Amerikalinie an die neue Strecke vorbereitet und mit Priorität geprüft werden, ob auf der Amerikalinie ein Stundentakt eingeführt werden kann.

All diese Maßnahmen für den Bestand werden ebenfalls vom Bundestag beschlossen. Dafür habe ich hart gekämpft, damit es endlich Lösungen für die Menschen im Heidekreis gibt.

Aus Transparenzgründen weise ich darauf hin, dass ich an der Abstimmung nicht teilnehmen kann, da ich eine Dienstreise zum europäischen Finanzministertreffen in Luxemburg habe.

Hamburg/Bremen – Hannover

Projektbrief zum wichtigsten Bahnprojekt im Seehafen hinterland

Nr. 3 | Oktober 2026

Kapazität. Pünktlichkeit. Takt.

Editorial

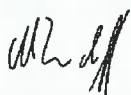


Liebe Leserinnen und Leser,
der Deutsche Bundestag hat sich für die Neubaustrecke Hannover – Hamburg ausgesprochen und sich im Kern für die „pinke“ Neubaustrecke entschieden. Die Entscheidung sieht einen zweigleisigen Neubau über Soltau und Bergen vor, mit einer Einbindung auf die Bestandsstrecke Hamburg – Hannover zwischen Celle und Großburgwedel. Dem vorausgegangen war die Veröffentlichung der Vorplanungsergebnisse durch die DB im Juni 2025.

An der Planung waren in den letzten Jahren zahlreiche interne und externe Fachleute beteiligt, die das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover mit Tatkraft und Expertise unterstützt haben. Ich bedanke mich ausdrücklich für die Zusammenarbeit.

Als Vorhabenträgerin nimmt die DB InfraGO AG den Beschluss zur Kenntnis und ist sich der Tragweite dieser Entscheidung bewusst. Jetzt gilt es, in enger Abstimmung mit der Region die nächsten Planungsschritte einzuleiten.

Die Zukunft nimmt Fahrt auf und ich freue mich auf das, was vor uns liegt.



Ihr Matthias Hudaff
Leiter Bahnprojekte
Hamburg/Bremen – Hannover

Weichenstellung für Norddeutschland

In seiner Sitzung am 08. Oktober 2026 hat der Deutsche Bundestag den [Entschließungsantrag](#) für die Neubaustrecke Hannover – Hamburg angenommen, der sich unmittelbar auf die am 4. Dezember 2025 veröffentlichte [Drucksache 21/3150](#) bezieht. Dem Entschließungsantrag war eine Debatte im Parlament vorausgegangen; die Redebeiträge sind [online](#) veröffentlicht.

Der Beschluss zeigt die verkehrlichen Vorteile der Neubaustrecke: Sie schafft zusätzliche Kapazitäten für den Seehafen hinterlandverkehr, verkürzt Fahrzeiten im Nah- und Fernverkehr und ermöglicht bis zu vier neue Regionalhalte entlang der Neubaustrecke, die in Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen umgesetzt werden können. Darüber hinaus macht der Beschluss klar, dass die regionalen Forderungen und Anregungen im weiteren Planungsverlauf besondere Aufmerksamkeit verdienen: Nicht umsonst hat der Bundestag beispielsweise für den Schallschutz von Härtefällen bis zu 100 Mio. Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt.

Aus Projektsicht ist der Beschluss ein wichtiger Meilenstein, der nach langer politischer Diskussion das Ende der Vorplanung markiert und den Grundstein für die Detailplanung legt. Damit beginnt im nächsten Schritt die konkretisierende Planungsphase. Die in Aussicht gestellte Finanzierung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist die Voraussetzung, die nächsten Schritte in Richtung Kapazität, Pünktlichkeit und Takt zu gehen.

Der Beschluss auf einen Blick



- **Vorzugsvariante bestätigt:** Das Parlament hat sich grundsätzlich für die „pinke“ Vorzugsvariante entschieden.
- **Zusätzlicher Lärmschutz:** Neben dem gesetzlichen Lärm- und Erschütterungsschutz sollen bis zu 100 Mio. Euro für zusätzlichen Lärmschutz bereitgestellt werden.
- **Bergen:** Bei Bergen wurde sich für die westliche Alternativvariante entschieden.
- **Regionaler Nutzen durch zusätzliche Halte:** Die Überholbahnhöfe Soltauer Heide, Bergen, Garlstorf und Ramelsloh sollen für spätere Regionalverkehrshalte vorbereitet werden. Soltauer Heide perspektivisch sogar für einen Fernverkehrshalt.
- **Anbindung an die „Amerikalinie“:** Die Anbindung der Neubaustrecke an die „Amerikalinie“ bei Soltau soll planerisch vorbereitet werden – in Verbindung mit der Elektrifizierung der „Amerikalinie“ im Rahmen der Ausbaustrecke Langwedel – Uelzen.
- **Die Bestandsstrecke profitiert:** Unabhängig von der Neubaustrecke ist nach der Korridor-sanierung 2029 ein Paket von rund 250 Mio. Euro vorgesehen, unter anderem für zusätzliche Überleitstellen, kapazitätssteigernde Maßnahmen und weitere Lärmschutzwände mit insgesamt 8,8 km Länge.

**Projektbeirat Alpha-E fordert schnellen Bestandsausbau:
„Verbesserungen auf der Schiene dulden keinen Aufschub“**

Bohlser, 16. Oktober 2026. Der Projektbeirat Alpha-E setzt sich weiterhin mit Nachdruck für den **zügigen Ausbau der bestehenden Bahnstrecken** ein. Bis auf das dringend benötigte dritte Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen sind alle Einzelmaßnahmen des Alpha-E-Konzepts fester Bestandteil des Projektbündels 3 im Bundesverkehrswegeplan. Für den Projektbeirat steht fest: Der Schienenausbau muss schnell vorangetrieben werden – jedoch unter der Berücksichtigung der Bedingungen der Region.

Der Beirat fordert dabei insbesondere einen **übergesetzlichen Lärmschutz** und weitere Schutzmaßnahmen. Das klare Ziel: Trotz eines prognostizierten Anstiegs des Zugverkehrs müssen die Anwohnerinnen und Anwohner am Ende spürbar weniger durch Lärm belastet werden als heute. Die schnelle Umsetzung der Alpha-E Maßnahmen auf den Strecken Rotenburg - Verden und auf der Amerikalinie wird sogar direkt in dem vergangene Woche gefassten Bundestagsbeschluss gefordert. Der Projektbeirat wird hier seine Aufgabe aus dem Dialogforum Schiene Nord im Sinne der Anrainer und der notwendigen Kapazitätssteigerungen weiterhin erfüllen.

Neubaustrecke in weiter Ferne – Bestandsstrecke braucht sofortige Verbesserungen

Für die Strecke Hamburg–Hannover hat der Deutsche Bundestag zwar die Fortsetzung der Planungen für eine Neubaustrecke beschlossen und finanzielle Mittel für die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) bereitgestellt. Allerdings gibt es für die darauffolgenden Leistungsphasen sowie einen potenziellen späteren Bau bislang **keinerlei Finanzierungszusagen**. Da mit einer Fertigstellung dieser Neubaustrecke laut den Unterlagen des Bundestages frühestens in 25 Jahren zu rechnen ist, der akute Engpass auf der Schiene aber schon heute existiert, sind **schnelle Verbesserungen auf der Bestandsstrecke Hamburg – Hannover dringend erforderlich** – völlig unabhängig davon, ob eine Neubaustrecke jemals realisiert wird.

Politischer Erfolg sichert kurz- und mittelfristige Maßnahmen

Dass der Bestandsausbau nicht abgehängt wird, ist auch ein Erfolg des politischen Engagements aus der Region. Der Projektbeirat war hierbei umfangreich beratend tätig. Durch den starken Einsatz der Bundestagsabgeordneten **Frau Dr. Babendererde, Frau Stadler und Frau Tauschwitz** ist es gelungen, zahlreiche kurz- und mittelfristige Verbesserungen für die Bestandsstrecke Hamburg–Hannover direkt in den Bundestagsbeschluss integrieren zu lassen. Um das Kapazitätsproblem in der Region jedoch ganzheitlich und nachhaltig zu lösen, fehlt nach wie vor **das dritte Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen**. Hier sieht der Projektbeirat weiterhin dringenden Handlungsbedarf.

Konstruktive Begleitung für Pendler und Wirtschaft

Der Projektbeirat Alpha-E steht für einen sinnvollen, regionalverträglichen Schienenausbau. Er wird die Umsetzung der im Bundestagsbeschluss verankerten Ausbaumaßnahmen in Zukunft **konstruktiv und wachsam begleiten**. Nur durch den sofortigen Fokus auf die Bestandsstrecken lassen sich schon kurz- und mittelfristig spürbare Verbesserungen für den Pendlerverkehr, den umweltfreundlichen Gütertransport sowie den Fernverkehr erreichen.

3.220 Zeichen

BAHN SINN

Der aktuellste
Newsletter

Bürgerinitiative
Y-Monster



BOAH! WAS FÜR EIN
INFORMATIONSSCHAOS.

Hand auf Herz: Blicken Sie noch durch? Das nennen wir mal eine amtliche Irrfahrt. Es gibt mal wieder ein heilloses Durcheinander von Interpretationen und Absichtserklärungen. Am Ende mit tatkräftiger Unterstützung mancher Medien.

Mit diesem Sonder-Newsletter kommt jetzt für Sie eine Einordnung der Ereignisse, damit die Monster das bleiben, was sie immer waren: die bestinformierte, erfahrenste und größte aktive Gemeinschaft zum Thema Ausbau und Neubau.

Um das Wichtigste gleich vorwegzunehmen:
Die Neubaustrecke ist nicht entschieden!

Aber lesen Sie selbst, Ihr Y-Monster Team.

**WAS IST PASSIERT UND WAS
GENAU WURDE BESCHLOSSEN?**

EINE ERGEBNISBEWERTUNG.

**WIE SICH DAS Y-MONSTER
QUER GESTELLT HAT.**

**WARUM HÄLT MAN BLOSS
SO VERBISSEN AM
PLANUNGS-AUFTRAG FEST?**

Was ist da in Berlin passiert?

DIE PARLAMENTARISCHE BEFASSUNG: SLALOM AUF DER BUCKELPISTE

Zunächst hat man verzweifelt versucht, einen Bundestagsbeschluss vor der Sommerpause durch das Parlament zu drücken. In der allerletzten Woche, mit Abstimmung quasi am letzten Tag. Dieser vorbereitete Beschluss war im besten Sinne der Neubaubefürworter formuliert und angelegt.



Debatte im DBT um 22.30h (Screenshot 99. BT-Sitzung)

Und wir unterstellen jetzt mal die Absicht: „So kurz vor den Sommerferien macht sich ja keiner mehr den Stress, also abtimmen, Haken dran. Dann gibt es halt einmal kurz einen Aufschrei der Menschen und dann sind nach 2 Monaten Sommerpause längst andere Themen aktuell.“ Jetzt kennen wir das Spiel natürlich bereits aus vergangenen Jahren.

Alle Jahre wieder: Kurz vor der Sommerpause noch fix was durchdrücken!

Wir sind also gegen dieses Vorhaben Sturm gelaufen und haben gemeinsam mit unseren Bundestagsabgeordneten und der niedersächsischen Landesregierung massiv protestiert, die mangelhaften Entscheidungsgrundlagen scharf kritisiert und Fehler aufgezeigt. Was auch immer an dieser konzertierten Aktion Wirkung gezeigt hat, die Befassung wurde auf „nach der Sommerpause“ verschoben. Und damit nicht mehr „untergeschoben“. Zur besonderen Verärgerung der SPD-Abgeordneten und Obfrau im Verkehrsausschuss Anja Troff-Schaffarzyk und sicher auch dem CDU-Abgeordneten und Obmann im Verkehrsausschuss Michael Donth. Nach der Sommerpause, gleich im September, sollten sich der Verkehrsausschuss und der Haushaltsausschuss mit einer Beschlussvorlage befassen, diese dann „empfehlen“ und im Bundestag zur Abstimmung stellen. Aber da war ja noch etwas:

Richtig, Kommunalwahl in Niedersachsen. Dort haben wir uns mit „Wir wählen Alpha-E“ in den Wahlkampf eingemischt und mit der viel beachteten Veranstaltung in Salzhausen einen Höhepunkt gesetzt. Auf Initiative von Salzhausens Gemeindebürgermeister und tatkräftiger Monster- und X-durch-Y-Unterstützung kamen etliche Mitstreiter, Bürger, Bürgermeister und Abgeordnete aus Bund und Land. Parallel haben sich einzelne BI- und Projektbeiratsmitglieder mit Eisenbahnextperten getroffen, Beschlussvorlagen geprüft, alternative Alpha-E-Vorschläge ausgearbeitet und an die Politik weitergeleitet. Darüber hinaus gab es Einzelinitiativen, die neue Aspekte einbrachten. Das ist prinzipiell begrüßenswert, allerdings hat sich einmal mehr gezeigt, dass solche Ideen besser vorab mit uns BIs geteilt werden. Wir haben fast jede denkbare Expertise an Bord, um alle Ideen gut bewerten zu können, bevor sie sich gegen uns richten.

Treffen mit BMV Steffen Bilger

Unsere Bundestagsabgeordneten haben im weiteren Verlauf versucht, die Beschlussvorlage im Sinne der Region zu überarbeiten und die geplante Genehmigung für weitere Neubauplanungen an Bedingungen zu knüpfen. Insbesondere an den Ausbau im Sinne des Alpha-E. Es ist dadurch ein erheblicher Änderungsbedarf an der ursprünglichen Beschlussvorlage entstanden. Die Befassung musste aufgrund des neuen Beratungsbedarfs erneut vertagt werden. Schließlich gab es ein Treffen mit den Abgeordneten der Region und dem Bundesverkehrsminister Steffen Bilger. Wir haben den Eindruck, dass auch dieses Treffen Wirkung gezeigt hat. Am Ende entstand die Vorlage für den Beschluss, der vom Ausschuss empfohlen wurde und über den der Bundestag abgestimmt hat. Auf diese besondere Abstimmung kommen wir in diesem Newsletter auch noch einmal zurück.

Wer sich die Debatte und die Abstimmung im Bundestag noch einmal genau anschauen möchte, kann unter diesem [Link](#) in der Mediathek des Bundestages tun:

99. Sitzung vom 08.10.26, Top 24, 22:30 Uhr

Was genau wurde jetzt beschlossen?

NIX BAUEN - PLANEN!

Die DB AG bzw. die DB InfraGO AG darf die Neubaustrecke weiter planen. Damit sind die Planungsphasen 1 und 2 (Vorplanungen) offiziell abgeschlossen und (ärgerlicherweise) genehmigt. Die Planungsphase 3 (es kommt noch eine vierte) kann in Angriff genommen werden. Am Ende dieser Planungsphase steht ein Planfeststellungsverfahren. Dies wird im Folgenden noch wichtig. Klar ist auch: Ohne einen positiven Planfeststellungsbeschluss kann keine Neubaustrecke gebaut werden. Also ist schon aus diesem Grund aktuell nicht beschlossen, dass die Neubaustrecke gebaut wird. Diese "Weiterplanungs-Genehmigung" ist außerdem an konkrete Bedingungen geknüpft. Dazu gehören erhebliche Teile des Alpha-E-Ausbaus und eine Generalsanierung, die eine Option für ein von uns gefordertes 3. Gleis auf der Ausbaustrecke offen lässt. Es darf also nur so geplant und saniert werden, dass der Einbau eines 3. Gleises weiterhin möglich ist. Zentrale Bedingung ist auch die regelmäßige Überprüfung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV). Sollte dies im Verlauf der



Planung unter „1“ fallen, wird die Planung abgelehnt. Und, die wichtigste Bedingung: Alle(!) Schritte stehen unter Haushaltsvorbehalt. Heißt: Es geht immer nur weiter, wenn die Finanzierung gesichert ist (siehe Pressemitteilungen von Svenja Stadler, MdB; Dr. Cornelia Babendererde, MdB und vom Projektbeirat Alpha-E). Aus unserer Sicht hätte man schon allein aus diesem Grund die Neubaustreckenplanung auch gleich einstellen können. Hier zum selbst Nachlesen der Link zum Bundestags-Beschluss, Bundestagsdrucksache 21/8445.

Das Y-Monster hat sich quer gestellt.

WIR MÜSSEN 2027 ROSS UND REITER NENNEN KÖNNEN

Wir lassen uns nicht mehr am Nasenring durch die Manege führen. Wir wollten, auch im Hinblick auf die Landtagswahlen im kommenden Jahr, genau wissen, wer im Bundestag, bei Tagesordnungspunkt 24 im Schatten der Nacht, wie abstimmt. Eine namentliche Abstimmung kann nur von einer Fraktion (oder 5% der Abgeordneten) eingefordert werden.

Farbe bekennen: Namentliche Abstimmung!

Daher haben wir Abgeordnete der Fraktionen der Linken und der AfD angeschrieben, um ihnen naheulegen, dies zu beantragen. Darüber hinaus haben wir mit einem Höllenaufwand alle 630 Bundestagsabgeordnete einzeln und persönlich angeschrieben und auf die zur Abstimmung stehenden falschen Grundlagen hingewiesen. Keiner kann sagen, er hätte es nicht gewusst. Tatsächlich, ob durch unsere Initiative oder nicht, hat die AfD eine namentliche Abstimmung erwirkt. Das interessante Ergebnis finden Sie unter diesem Link hier in der Mediathek unserer Webseite.

Nur zwei Abgeordnete der CDU (Frau Dr. Babendererde und Frau Tauschwitz) und eine der SPD (Frau Stadler) haben gegen den Beschluss gestimmt. Die restlichen niedersächsischen CDU- und SPD-Abgeordneten fallen ihren Landespolitikern in den Rücken. Das werden wir uns merken. Auch Abgeordnete, die an den Strecken anderer Initiativen kämpfen, waren sich nicht zu schade, hier gegen uns zu stimmen. Dies arbeiten wir gemeinsam mit den anderen Initiativen auf und werden die Betroffenen zur Rede stellen.

Tatsächlich hat die AfD dann noch einen eigenen Antrag eingebracht, mit dem die Neubaustrecke komplett abgelehnt worden wäre. Mit der, leider richtigen, Begründung, dass weder der Ausbau des Knotens Hannover noch des Knotens Hamburg geplant, beschlossen, geschweige denn finanziert sind. Und das ohne diese Massnahmen ein Neubau völlig wirkungslos bleibt. Und das aufgrund der Hamburger Volksentscheide ein weiteres Schrumpfen der Hafenverkehre zu erwarten ist. Der Antrag wurde abgelehnt. Ärgerlich, wenn das Richtige von den Falschen gesagt wird...



Wie bewerten wir als Y-Monster das Ergebnis?

DIE NÄCHSTE ESKALATIONSSTUFE: PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN

Die gute Nachricht: Die Neubaustrecke ist nach wie vor nicht beschlossen! Auch gut: Der Ausbau nach Alpha-E-Plänen konkretisiert sich. Die ärgerliche Nachricht: Die Neubaustrecke darf weitergeplant werden. Das frisst Unsummen an Planungskapazitäten und Geld, das dringend beim Ausbau benötigt wird. Und das, obwohl die Aussichten für eine Neubaurealisierung mehr als schlecht sind.

Auch wenn unseren Bundestagsabgeordneten aller Respekt gebührt, sich extrem für die Sache eingesetzt zu haben, sind aus unserer Sicht ein paar Weichen falsch gestellt worden. Wir haben uns gemeinsam in die Situation hineinmanövriert, die Entscheidungen zur Neubaustrecke mit dem Alpha-E zu verkoppeln. Das halten wir heute für einen strategischen Fehler. Die beiden Dinge haben weniger miteinander zu tun als suggeriert wird und müssen unabhängig voneinander bewertet werden. Das Alpha-E ist die Maßnahme zur zeitnahen Beseitigung der aktuellen Kapazitätsprobleme auf der Strecke Hamburg-Hannover. Damit ist sie zu beschließen, zu planen und umzusetzen. Die Neubaustrecke ist eine „Vision“ für Kapazitätserweiterungen, die in ferner Zukunft nötig sein könnten, wenn 1. die Bevölkerung und damit 2. der Bedarf wachsen (eine weitere „Vision“) und sich diese Bevölkerung (eine weitere „Vision“) 3. zunehmend gerne mit Zügen, statt individuell bewegt. Und zwar in 4. einem stündlichen Deutschlandtakt (Achtung, die nächste „Vision“), der bis 2070 zustande kommt, wenn man bis dahin 5. alle Knotenpunkte, wie beispielsweise den Hamburger Hbf, auf diese Kapazitäten ausgebaut hat (die nächste „Vision“).

An Absurdität kaum zu übertreffen: Das alles will man, damit die Klimaziele (bis 2045) erreicht werden. Wahrscheinlicher ist, dass die Bevölkerung schrumpft, die arbeitende besonders. Dass es schon 2060 eher weniger als mehr Pendler gibt. Dass der

Hamburger Hafen seinen Zenit bereits überschritten hat. Dass der Individualverkehr, dann elektrifiziert, in gleichem Ausmaß weiter betrieben wird. Dass sich die Menschen nicht vorschreiben lassen werden, welchen Verkehrsträger sie wählen. Und dass, der für einen notwendigen Ausbau zugrunde liegende Deutschlandtakt so nie kommen wird. Schon weil alle Projekte, die dazugehören, weder voll durchsetzbar noch finanzierbar sind.

Im Klartext: Sobald eines dieser Projekte nicht funktioniert, ist der ganze Deutschlandtakt hinfällig. Und die Neubaustrecke wäre unnötig. Sie sehen: Mit etwas Abstand selbstkritisch betrachtet, haben wir uns an diesem Punkt von den Neubaufans über den Tisch ziehen lassen. Wir haben uns, um die dringend notwendigen Ausbaumaßnahmen zu bekommen, auf krumme Planungs-Deals zur Neubaustrecke eingelassen. Das ist blöd.

Chancen für einen Neubau stehen nach wie vor schlecht

So wird es jetzt am Ende der Planungsphase 3 zu einem Planfeststellungsverfahren kommen. Dies beginnt mit der sogenannten Planauslegung. Ab diesem Zeitpunkt haben wir, Kommunen, Bürger, Verbände etc. nur ein sehr kurzes Fenster für Einwände. Das ist neu. Da in diesen kurzen Fristen kaum vernünftige, rechtssicher Einwände erstellt werden können, haben wir ein Konzept vorbereitet, das wir in diesen Tagen mit den beteiligten Gemeinden besprechen werden. An dieser Stelle kommen Sie, liebe Mitstreiter wieder aktiv ins Spiel. Mit ihren persönlichen Bedenken und Einwänden.

Aber keine Sorge, wir (BIs und Gemeinden) werden Ihnen selbstverständlich bei der Ausgestaltung und Einreichung Ihrer Bedenken helfen. Sie erfahren sofort, wenn unser Konzept anwendbar ist.

Warum hält man eigentlich so verbissen an diesem Planungsauftrag fest?

DB INFRA-ABGEORDNETEN AG

Da können auch wir nur spekulieren. Auffällig ist, dass die härtesten Verfechter (Frau Troff-Schaffarzyk, SPD; Herr Donth, CDU; Herr Gastel, Grüne) den Verkehrsausschuss lenken und zeitgleich im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG sitzen oder saßen. Angenommen, die DB InfraGO AG hätte die Planungen bereits weiter betrieben als beauftragt, wäre das sicher auch den Aufsichtsgremien vorzuwerfen. Der jetzige Beschluss würde ein solches Fehlverhalten praktisch rückwirkend heilen. Dass angesichts eines auszuschreibenden

Volumens von mindestens 14 Mrd. Euro eine ganze Reihe von Auftragnehmern frohlockend in den Startlöchern stehen, ist ja wohl auch klar. Und natürlich werden dafür alle verfügbaren Lobbyhebel in Bewegung gesetzt. Die Verflechtung von Lobby und Bundestag (Verkehrsausschuss-Abgeordneten-Büros) ist abenteuerlich. Teilweise dieselben Mitarbeiter. Die Diskreditierung von standhaften Hinterfragern ist unbeschreiblich. Eigentlich ein feines Drehbuch für eine Netflix-Serie. Wir hätten da auch schon einen Titel: House of Bahn!

Welche Rolle spielen die Medien?

HÖR MAL, WER DA SPRICHT - IST NATÜRLICH ALLES NUR ZUFALL

Nichts geschieht zufällig. Die Berichterstattungen werden im Wesentlichen von zwei Umständen beeinflusst: Informationsquellen und eigenes Wissen. Es gibt weniger gut informierte Quellen, die einfach lesen was andere schreiben, sich ihren Reim darauf machen und selbst irgendetwas schreiben, weil das Thema gerade en vogue ist. Dann gibt es gut recherchierende Medien, die den Prozess schon eine Weile begleiten, dran bleiben und mit gutem Hintergrundwissen und eigenen neuen Recherchen die Entwicklungen gut einschätzen und entsprechend kommentieren. Um das klarzustellen: Es geht nicht um Pro- oder Contra-Bahnneubau, sondern um gut recherchierte Inhalte. Versus vorsoufflierte



“Informationen aus erster Hand”. Besonders auffällig: meist überregionale Medien, die gezielt von einzelnen Interessengruppen mit Informationen versorgt werden. Sie glauben, sie haben super-exklusive Informationen direkt aus dem Zentrum der Macht und fallen immer wieder darauf rein und hauen Headlines raus, die einfach nicht wahr sind. Andere schreiben das ab und schon ist die Verwirrung perfekt. Unverbesserlicher Parade Fall: der NDR, der den Lüneburger, Hannoveraner, Hamburger Interessen ständig auf den Leim geht. Wir wissen, dass Sie das nervt. Uns auch. Ändern können wir es leider nicht. Beschwerden Sie sich doch mal...

Wie geht es jetzt weiter?

ADVENT, ADVENT, DIE FINANZIERUNG KLEMMT. ERST 6, DANN 8, DANN 14 MRD.
UND WIRD DIE NÄCHSTE MRD. DANN BEKANNT, IST AUCH DER NKV VERBRANNT.

Wie immer. Wir halten nach wie vor unerschütterlich gegen die Neubautrasse. Tatsächlich können und müssen wir etwas fokussierter vorgehen. Wir werden auf das anstehende Planfeststellungsverfahren und die eingeforderten NKV-Überprüfungen mit besonderen Maßnahmen reagieren. Da dies absehbar war, sind wir bereits seit Februar in den Vorbereitungen. Von der neuen Konstellation in unserer Gemeinde erhoffen wir uns endlich auch hier vor Ort eine wirksame Unterstützung. Für 2027 haben wir uns vorgenommen, im Landtagswahlkampf das Thema Neubautrasse in den Vordergrund zu holen. Wir wollen wissen und sehen, welche Maßnahmen das Land unternimmt, um diesen Schaden von unseren Gemeinden abzuwenden.

Hierzu wird es zu geeigneten Zeitpunkten auch wieder Aktionen und Kampagnen geben. Letztes Jahr sind wir mit einem Buch aus dem Advent gekommen. Auch dieses Jahr wartet neben den Spekulationen reichlich BI-Arbeit, damit wir auf Kurs bleiben. Unter anderem werden wir mit den Gemeinden das oben bereits erwähnte Konzept finalisieren, das Sie als Mitstreiter in die Lage versetzt, wirkungsvoll Einwände im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu formulieren. Sie sind also nicht entlassen – Ihre Unterstützung wird weiterhin unbedingt gebraucht. In diesem Sinne wünschen wir einen feinen Start in den November.

Bleiben Sie zuversichtlich, wir sind es auch!



Danke!

Wie immer bitten wir Sie an dieser Stelle um Ihre Unterstützung. Gutachten, Anwaltshonorare, die Alpha-E-Kampagnen, Aussendungen, Events und Aktionen benötigen auch weiterhin Ihre finanzielle Unterstützung. Helfen Sie, wie Sie können, vielen Dank! Unser von Hermann Poppe geführtes Konto lautet:

Hermann Poppe, BI Y-Monster,
Volksbank Lüneburger Heide,
IBAN DE05 2406 0300 4410 5304 02.

**Sie können Ihre Spende
auch mit PayPal senden.
Einfach diesen QR-Code
mit dem Handy scannen:**

