

**Grant Hendrik Tonne Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft, Verkehr und Bauen**

3. Juli 2025

Hinweis zur Information der DB bezüglich Neubaustrecke Hannover – Hamburg
[Anrede entfernt]

durch die Veröffentlichung der Deutschen Bahn (DB) in der vergangenen Woche zu ihren Planungen einer Neubaustrecke Hannover – Hamburg wurde nachvollziehbarerweise ein erhebliches Maß an Nachfragen ausgelöst.

Das Thema hat eine lange Geschichte. Nachdem die DB mit ihren Planungen zur sog. Y-Trasse nicht weiterkam, wurde das Land Niedersachsen um Unterstützung gebeten. Dies hat im Rahmen eines intensiven Prozesses und Dialogs zu der „Alpha-E“-Variante geführt. Hierbei wurde versucht, ganz unterschiedliche Aspekte wie ein funktionierendes Schienennetz, mehr Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr, Lärmschutz, Zeitdauer der Umsetzbarkeit, Stärkung der regionalen Bahnhöfe uvm. zusammenzuführen.

Niedersachsen hat sich in Folge des Dialogprozesses und durch einen deutlichen Landtagsbeschluss stets gegen das Vorgehen einer Neubauplanung ausgesprochen. Diese Position habe ich in der vergangenen Woche bekräftigt, da sich an der Ausgangslage nichts geändert hat.

Warum das so ist, möchte ich Euch hier ausführlich darstellen.

Zunächst sind die vorgestellten Neubaupläne der DB zwischen Harburg und der Region Hannover keine wirkliche Überraschung. Die DB hat nach dem 2015 (auch von ihr gewollten) gemeinsam durchgeführten Dialogforum Schiene Nord sehr bald erkennen lassen, dass sie sich bei der Verbindung Hannover – Hamburg weder an das Ergebnis des Dialogs gebunden fühlt, noch dass sie eine Infrastrukturplanung im Miteinander für realistisch hält. Mir ist weiterhin beides wichtig, sonst droht ein jahre- bis jahrzehntelanger Stillstand.

Was mich überrascht, ist die Beharrlichkeit, mit der seit zehn Jahren der dringend erforderliche Infrastrukturausbau in Norddeutschland verzögert wird. Es hätten bisher schon Maßnahmen des Alpha-E umgesetzt werden können, sind sie aber leider nicht. Die angespannte Situation im Nahverkehr, die sehr unpünktlichen Züge und die fehlenden Kapazitäten für den Güterverkehr sprechen eine deutliche Sprache. Wir brauchen schnell umsetzbare Maßnahmen!

Wir haben 2015 gemeinsam mit Bund, DB, Wirtschaft und den betroffenen Regionen eine umsetzbare Lösung erarbeitet, die Trassen schafft („Alpha-E“). Statt diese Lösung, die auch in der Region viel Akzeptanz aufweist, zusammen mit den weiteren Forderungen aus der Region umzusetzen, wurden von der DB umfangreiche Planungsressourcen in eine Neubauplanung gesteckt, die in der Gefahr steht, wie die Planungen zur Y-Trasse gegen die Wand zu laufen. Es ist schon ärgerlich: Überall brauchen wir dringend Planer und Planerinnen, z.B. für Nahverkehrsprojekte, für Brückensanierungen und auch für Ausbaumaßnahmen. Aber diese wichtigen Infrastrukturmaßnahmen für mehr Verkehr auf der Schiene wurden nicht forciert, stattdessen wurden immense Ressourcen in eine Neubaustrecke geleitet. Die DB hat nun angekündigt, dem Bund die Verantwortung für diese Planung zu übergeben, indem der Bundestag die weitere Planung beschließen soll. Das wundert

mich. Denn diese Parlamentarische Befassung wurde ersonnen, um sicherzustellen, dass die vertiefende Planung eine Umsetzungsvariante zum Gegenstand hat, die politisch zustimmungsfähig ist. Davon sind wir derzeit sehr weit entfernt. Mit dem Instrument der „Parlamentarischen Befassung“ sollte eigentlich die Vermeidung schlechter Planungen und damit verlorener Planungsgelder erreicht werden.

Es war nicht das Ziel, die Parlamentarische Befassung zur Durchsetzung einer nicht konsentierten Variante heranzuziehen. Außerdem fehlt die vorgesehene Raumverträglichkeitsprüfung. Nicht nur die Vorgehensweise der Deutschen Bahn ist bedauerlich, auch die herangezogenen Argumente halten nicht Stand. Das gilt z.B. für die Frage der prognostizierten Zugzahl: Die DB benennt für die Zukunft eine sehr hohe Menge an Zügen, für die eine Neubaustrecke zu bauen sei und die mit der Lösung Alpha-E nicht umsetzbar sei.

Ich stelle den Bedarf an Kapazitäten keinesfalls infrage, sondern sehe ihn ebenfalls – allerdings mit dem Hinweis, dass wir jetzt erstmal angemessene Kapazitätswüchse im Rahmen eines geeigneten Ausbaus brauchen, damit die aktuelle Überlastung endlich beendet wird. Zwischen Stelle und Uelzen ist die Überlastung sogar schon seit 2011 formal festgestellt und Verbesserungen wurden eingefordert. Welcher Bedarf über einen Ausbau hinaus in Norddeutschland neben dem Wunsch nach einer Hochgeschwindigkeitsstrecke wirklich besteht, wurde aber bislang noch nicht ausreichend bewertet, sondern lediglich seitens der Bahn behauptet.

Stattdessen wird der Kapazitätsbedarf in ferner Zukunft von der DB mit Prämissen unterstellt, die bei mir Kopfschütteln auslösen. Das gilt z.B. für den Bedarf im Personenfernverkehr. Hier geht die DB davon aus, dass ein Teil der erwarteten Zugzahl künstlich erzeugt wird, indem künftig Fernzüge zwischen Hamburg und Ruhrgebiet auch auf der Neubaustrecke Hannover – Hamburg fahren sollen. Es ist geplant, dass dieser Umweg dennoch zu kürzeren Fahrzeiten führen wird, weil noch zwei weitere Neubaustrecken in Niedersachsen unterstellt werden: Das ist die umstrittene Neubaustrecke Hannover–Bielefeld und das ist eine weitere neu zu bauende Strecke in der Region Hannover, die diese beiden Neubaustrecken so verbinden soll, dass die Züge nicht nach Hannover Hbf fahren, sondern daran vorbei.

Der Bedarf im Personenfernverkehr wird für die Neubaustrecke also mit Zügen unterlegt, die statt des direkten und ressourcenschonenderen Wegs über Bremen einen deutlichen Umweg über drei Neubaustrecken in Hannover nehmen sollen - keine davon existiert bisher. Diese dritte für Hannover vorgesehene Neubaustrecke dient also lediglich der Verbindung der beiden anderen Neubaustrecken und sorgt dafür, dass der für den Fernverkehr sehr wichtige Hauptbahnhof Hannover eben nicht angefahren wird.

Aus meiner Sicht ist eine Neubaustrecke im Raum Hannover, die keinen anderen Zweck hat, als Hannover abzuhängen, eine weitere Illusion. Das kann niemanden, der sich für den Schienenverkehr begeistert, überzeugen, abgesehen von dem auch hier hohen Konfliktpotential. Aber diese Neubaustrecke im Raum Hannover gehört zur Erzählweise, dass für ein Alpha-E zu viele Züge erwartet werden und daher eine Neubaustrecke erforderlich sei. Auch beim Güterverkehr lohnt es sich, dass wir genauer hinschauen. Das Alpha-E wurde auf die Güterzugzahlen des Dialogforums Schiene Nord aufgebaut. Die darin unterstellte Entwicklung in den Seehäfen liegt sogar über den aktuellen erwarteten Verkehrsmengen der Bundesverkehrsprognose

2040. D.h. bei der Ableitung der Lösung Alpha-E wurde für den Güterverkehr eine stärkere Seehafenentwicklung unterstellt, als es die aktuellen Prognosen des Bundes hergeben.

Im Übrigen hat das Land Wort gehalten und Ausweitungen im SPNV-Angebot in Angriff genommen. Damit ist das Land einer der Forderungen der Region zum Alpha-E nachgekommen. Die jetzt von der DB in Ansatz gebrachte Idee eines Nahverkehrs auf der Neubaustrecke ist bekanntermaßen nicht Bestandteil unserer Planungen. Auch der Deutschlandtakt ist kein Grund für diese Neubaustrecke. Denn die Planer des Deutschlandtaktes haben ja auf der Grundlage einer Neubaustrecke ihren Fahrplan entwickelt. Daher ist es kein Wunder, dass eine Neubaustrecke Bestandteil des Deutschlandtaktes ist. Wenn wir einen funktionierenden und stabilen Deutschlandtakt erreichen wollen, dann müssen wir den Deutschlandtakt anpassen und zwar auf die Fahrzeiten, die zu einem Alpha-E passen.

Es ist ein neuer Fahrplan für einen funktionierenden Deutschlandtakt erforderlich. Ein weiterer Aspekt ist die angebliche Trassenbündelung bei einer Neubaustrecke: Für die Neubaustrecke hatte die DB zunächst Korridore ermittelt, in denen der Suchraum verlaufen sollte. Bei der Korridorsuche wurde noch von einer Bündelung mit der Autobahn gesprochen. Dabei wissen wir bereits aus den Untersuchungen zur Y-Trasse, dass die Autobahn A7 sich zu engmaschig durch die Landschaft schlängelt, um eine sehr schnelle Bahntrasse direkt daneben verlegen zu können. Große Geschwindigkeiten erfordern eben große Radien, wenn wir nicht aus der Kurve fliegen wollen. Die DB hat diese Erkenntnis für sich neu erarbeitet und gibt sie nun als Begründung dafür an, dass ihre vorgestellte Neubautrasse keine wirklichen Bündelungseffekte mehr aufweist. Damit ist das Argument, Autobahn und Schiene nebeneinander zu planen und zu bauen und damit die Belastung in Grenzen zu halten, auch nicht mehr aufrechtzuerhalten.

Dieser kleine Ausschnitt an Fakten zeigt, dass es nicht ausreichen wird, wenn die DB transparent erklärt, welche Gründe für eine Neubaustrecke sprechen. Wir brauchen gemeinsame Lösungen.

Wir werden daher selbstverständlich erneut das Gespräch mit der DB suchen und setzen auf den Austausch von Argumenten. Niedersachsen wird sich dabei weiterhin dafür einsetzen, dass Alpha-E umgesetzt wird und wir endlich Verbesserungen auf der jetzigen Strecke erreichen, das dient allen.

Ich weiß, dass auch Alpha-E nicht auf ungeteilte Zustimmung stößt und nehme auch die Argumente der Gegner dieser Lösung sehr ernst. Auch mit ihnen werde ich erneut das Gespräch suchen und um gemeinsame Lösungen ringen. Ich sehe aber in den Verschiebungen bei den Generalsanierungen und in der Zielrichtung des Sondervermögens für Infrastruktur neue Chancen. Alpha-E ist eine Lösung, bei der nicht das übliche Klischee zutrifft, dass alle Leute dafür sind, solange sie nicht betroffen sind. Im Gegenteil: Alpha-E wird auch von sehr vielen Betroffenen mitgetragen, die sich der Verantwortung für das Klima stellen und die mit den Forderungen der Region für eine Verbesserung in ihren Kommunen eintreten. Damit unterscheidet sich Alpha-E von der Neubaustreckenidee, die nur dort gutgeheißen wird, wo sie nicht gebaut wird.

Ich werde mich auch für eine Neuaufstellung des Deutschlandtakts einsetzen. Die aktuelle Fortschreibung des Deutschlandtaktfahrplans aus dem Sommer dieses Jahres reicht nicht aus, wenn nicht erst unsere Urenkel im Takt fahren sollen. Ich danke allen, die sich mit Langmut und Zuversicht für den Schienenverkehr in Niedersachsen einsetzen. Hieran werden wir auch weiterhin eng arbeiten.