



17.4.2026 Pressemitteilung von Bürgerbahn Denkfabrik zur Beratung im Verkehrsausschuss des Bundestages zur Neubaustrecke Hamburg-Hannover am 20.4.2026

Aufgleisung des nächsten illusionären Megaprojektes verhindern!

Unbeschadet langjähriger Proteste und berechtigter fachlicher Einwände versucht das DB Management interessanterweise mit Unterstützung prominenter Grüner Politiker (Tjarks, Gastel) erneut ein Milliarden-schweres Hochgeschwindigkeitsneubauprojekt politisch auf die Schiene zu setzen und dafür Gelder locker zu machen, die für andere Schienenprojekte, Instandhaltung, Ausbau und Reaktivierung dann fehlen werden. Mit Recht sträubt sich die niedersächsische Landesregierung gegen dieses Projekt, das dem ländlichen Raum massiv schaden wird.

Denn gegen eine Hochgeschwindigkeitsneubaustrecke (HGV-NBS) spricht vieles:

- Horrende Kosten von 7-10 Mrd. Euro – Geld das anderweitig fehlen wird
- mit Planungsvorlauf und Bauzeit wird diese Strecke nicht vor 2040-45 zur Verfügung stehen
- sie hat keinen Erschließungseffekt für die ländlichen Räume (Südheide)
- Aufkommensstarke Bahnhöfe wie Lüneburg und Celle sowie Bahnknoten wie Uelzen werden vom Fernverkehr abgehängt
- In großem Umfang werden sensible Landschaftsräume und Biotope zerschnitten sowie zusätzlich durch die Bauarbeiten auf Jahre verlärmert und verkehrlich belastet
- Ein viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke 50 km weiter wird eine höhere Kapazität haben
- den Hauptengpass im Großraum Hamburg, bestehend aus den sanierungsbedürftigen Elbbrücken, den Engpässen am Hauptbahnhof und dem zu kleinen Neubaubahnhof Diebsteich wird sie nicht beseitigen. Deshalb beginnt die Neubaustrecke erst in Sittensen.
- und führt last but not least zu einer Vernachlässigung der Bestandsstrecke, denn immer, wenn bei der DB Neubauprojekte in Sicht sind, lässt sie den Bestand verfallen. Daher dürfte bis zur Inbetriebnahme der NBS die Leistungsfähigkeit auf der Bahnstrecke Hamburg-Hannover sinken.

Umso mehr spricht für den Ausbau der Bestandsstrecke! Denn in jahrelanger Kleinarbeit haben die DB, Anliegerkommunen und Bürgerinitiativen ein Konzept für Ausbau und Kapazitätserweiterung der Bestandsstrecke (sog. ALPHA-E+) erarbeitet, aber dies liegt durch Trickereien der DB seit 2016 auf Eis.

Dieses umfasst im Wesentlichen:

1. **Kleinteilige Maßnahmen**, wie der Wiedereinbau einstmals herausgerissener Weichen, Überleitstellen und Überholungsgleise.
2. **Den viergleisigen Ausbau der hauptsächlich durch den Truppenübungsplatz Munsterlager führenden Strecke zwischen Celle und Uelzen.** Das würde dort eine fliegende Überholung von Güterzügen erlauben und die Güterverkehrskapazitäten für den Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens deutlich erhöhen. Dieses Projekt könnte bei entsprechendem Willen bis 2028/29 umgesetzt sein. ▶▶

- 3. Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke zwischen Uelzen und Salzwedel/Stendal**, damit ein Teil des Güterverkehrs nach Osteuropa über diese Strecke abgeleitet werden kann. Dieser Streckenausbau ist auch wichtig für den Fernverkehr von Hamburg nach Berlin und München, wenn auf der Hauptstrecke über Bergedorf – Ludwigslust – Wittenberge Bauarbeiten anstehen. Umsetzung bis 2028. (Dieses Projekt sollte ursprünglich als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3 bis 2000 fertiggestellt sein!)
- 4. Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke zwischen Uelzen und Langwedel (bei Bremen)** für den Hafenhinterlandverkehr der bremischen Häfen und Verbesserung des Nahverkehrsangebotes aus der Heide nach Bremen, sowie beschleunigten Anbindung von Bremen nach Berlin.
- 5. Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Uelzen und Lüneburg.** Die beiden wirklichen Engpässe dort sind die Ortsdurchfahrten Bad Bevensen und Bienenbüttel, für die eine lärmschonende Lösung später gefunden werden muss. Umsetzung bis 2028 bzw. für Engpassbereiche 2030.
- 6. Bau des vierten Gleises zwischen Lüneburg und Maschen.** Der vor zehn Jahren fertiggestellte dreigleisige Ausbau dieser Strecke hat sich wegen einer falschen Konzeption von Weichen und Signalen als Flop erwiesen und kaum zu einer Kapazitätserhöhung geführt. Umsetzung bis 2028.

Nicht zu ALPHA-E gehörend, aber für die Leistungsfähigkeit und Redundanz im norddeutschen Bahnverkehr sind die beiden nachstehenden größeren Projekte, die allemal einen größeren Kapazitäts- und Entlastungseffekt haben als die HGV-NBS Sittensen-Hannover:

- ▶▶ **Bau einer zweiten Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen parallel zur A7**, um eine Redundanz zu den störanfälligen Elbbrücken zu schaffen und die Fahrzeiten vom westlichen Schleswig-Holstein ins nordöstliche Niedersachsen drastisch zu verkürzen. Eine Umsetzung bis 2032 wäre wünschenswert, ist aber ambitioniert.
- ▶▶ **Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Lüneburg nach Lübeck** mit Neubau der Eisenbahnbrücke Lauenburg über die Elbe und Bau eines Überwerfungsbauwerks über die Bahnstrecke Hamburg – Berlin in Büchen. Umsetzung bis 2030 zur Entlastung des Bahnknotens Hamburg.

Ganz ohne Baumaßnahmen und damit sehr schnell lässt sich eine Kapazitätserhöhung auf der Bahnstrecke von Hamburg bis Celle erreichen, indem die schweren Erzverkehre (vier Zugpaare pro Tag) vom Hamburger Hafen zum Stahlwerk in Salzgitter auf Binnenschiffe verlagert werden, die über den wenig genutzten Elbe-Seitenkanal fahren können. Die 5.000 t schweren Erzzüge verursachen erheblichen Lärm in den Ortsdurchfahrten und verschleifen aufgrund ihres hohen Gewichtes Schotter, Schwellen und Schienen ganz besonders.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene“

„Wenn Politik und Bahn ernsthaft etwas für eine Leistungssteigerung im Bahnkorridor Hamburg – Hannover tun wollen, dann kann das nur heißen: ALPHA-E+ und die Ergänzungsprojekte sofort in Angriff zu nehmen. Mit den Kosten der geplanten Neubaustrecke könnten alle genannten Projekte verwirklicht werden. Jedes der Projekte kann schrittweise in Angriff genommen werden und hätte jeweils für sich einen positiven Kapazitätseffekt. Wir appellieren daher an die Vernunft der politischen Entscheidungsträger, sich von unrealistischen Megaprojekten zu verabschieden und die sofort realisierbaren Maßnahmen umgehend in Angriff zu nehmen. Die Stärkung der Güterverkehrs-Hafen-Hinterlandanbindung für Hamburg und Bremen duldet keinen Aufschub mehr, ebenso die Taktverdichtung im Nahverkehr, wenn die Verkehrswende gelingen soll.“

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.