

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi und Ansgar Georg Schledde (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung

**Einzelmaßnahmen zur Ertüchtigung von Bahnstrecken im Korridor Hannover–Hamburg**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi und Ansgar Georg Schledde (AfD), eingegangen am 06.05.2026 - Drs. 19/10610,  
an die Staatskanzlei übersandt am 11.05.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 11.06.2026

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Das Schienennetz in Niedersachsen soll aus Kapazitätsgründen ausgebaut werden. Gegenwärtig liegt die Entscheidung beim Bund, ob es zu einer Neubaustrecke zwischen Hannover und Hamburg kommt oder ob das bestehende Netz nach der Planungsvariante „Optimiertes Alpha-E + Bremen“ ausgebaut wird. Bei einer Neubaustrecke wären Beobachtern zufolge die Landschaftszerschneidung, Lärm- und Baufolgen im betroffenen Gebiet für Bürger und Kommunen im Land erheblich. Für den Neubau werden in Medien stark steigende Kosten und sehr lange Zeithorizonte genannt; Schätzungen reichen bis über 14 Milliarden Euro und Fertigstellungen deutlich nach 2060. Dies erhöhe die Finanzierungsrisiken für die Steuerzahler. Die Initiative Bürgerbahn hat in einer aktuellen Erklärung auf die Möglichkeiten lokaler Ertüchtigungen des bestehenden Schienennetzes hingewiesen, mit denen Überlastungseingängen auch kurz- und mittelfristig abgeholfen werden könnte.<sup>1</sup>

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Notwendigkeit zum Ausbau des Schienennetzes in Niedersachsen besteht für die Verbindung Hannover–Hamburg, aber auch für weitere Relationen. Nach dem Scheitern der Y-Trasse wurde mit Regionen, Ländern, Bund und Deutscher Bahn (DB) die Ausbaulösung „Alpha-E“ erarbeitet. Während die meisten Teilprojekte des Projektes Alpha-E wie z. B. der Ausbau der Strecken Rotenburg–Verden, Langwedel–Uelzen oder auch Langwedel–Bremen inzwischen planerisch vorangebracht wurden, wurde für die Verbindung Hannover–Hamburg von der DB hiervon abweichend eine Planung für eine Neubaustrecke entwickelt. Die vorliegenden Planungen für diese Neubaustrecke sehen selbst bei optimistischer Erwartungshaltung keine Kapazitätssteigerung bis 2050 vor. Damit besteht keine Aussicht auf zeitnahe Kapazitätssteigerungen, wie sie mit dem Projekt Alpha-E auch für die Verbindung Hannover–Hamburg verbunden gewesen wären. Hinsichtlich der Umsetzung der Neubaustrecke bestehen zudem weitere offene Fragen, z. B. zu Details des Streckenverlaufs beispielsweise im Bereich der Gedenkstelle Bergen-Belsen oder auch zu Finanzierungsaspekten. Das Neubauprojekt wird in Niedersachsen kontrovers diskutiert. Dies ist auch im Zusammenhang mit dem gemeinsam mit Bund und DB geführten Dialogs der 2010er Jahre zu sehen. Die Landesregierung erwartet, dass im Falle einer Entscheidung des Bundes für die Umsetzung der Neubaupläne diese um zeitlich vorgelagerte Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung auf der Strecke Hannover–Hamburg ergänzt wird. Die bisherigen Ausführungen der DB zu möglichen Kapazitätssteigerungen sind nicht ausreichend. Zugleich besteht seitens des Landes die Bereitschaft, das Verfahren kritisch-konstruktiv

---

<sup>1</sup> <https://buergerbahn-denkfabrik.org/aufgleisung-des-naechsten-illusionaeren-megaprojektes-verhindern/>

zu begleiten und mit dem Bund über weitere Maßnahmen, die über die jetzt dringend erforderlichen Kapazitätssteigerungen hinausgehen, gemeinsam zu beraten und zu entscheiden.

**1. Welche Streckenabschnitte im Bereich der bestehenden Strecken und der optimierten Alpha-E-Variante könnten in wenigen Jahren soweit ausgebaut werden, dass Überholungen von Zügen (Regional- und Güterverkehr) vermehrt möglich sind?**

Das Land hat selbst keine eigenen Untersuchungen für mögliche Infrastrukturmaßnahmen und deren Nutzen durchgeführt, da hierfür keine ausreichenden Daten zur Verfügung stehen. Aus den Veröffentlichungen der DB und durch Hinweise von Expertinnen und Experten liegen gleichwohl Hinweise für sinnvolle Maßnahmen vor.

Zunächst ist der „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“ (PEK) für den Streckenabschnitt Uelzen–Stelle von 2022 zu nennen. Ein solcher Plan ist von der DB InfraGO zu erarbeiten, wenn ein DB-Streckenabschnitt für überlastet erklärt worden ist. Der PEK enthält folgende Infrastrukturvorschläge: Überholmöglichkeiten zwischen Uelzen und Lüneburg, Maßnahmen im Bereich des Lüneburger Bahnhofs zur Erhöhung der Kapazität zwischen Lüneburg und Stelle, weitere Weichenmaßnahmen zwischen Bardowick und Maschen zur Erhöhung der Betriebsqualität sowie - als langfristige Infrastrukturansätze - die Umsetzung der Maßnahme „Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover–Hamburg“ und der Ausbau der Strecke Lüneburg–Büchen–Lübeck.

Nach Aussage der DB kann die für 2029 angekündigte Generalsanierung der bestehenden Strecke nur für eine geringe Erhöhung der Kapazitäten genutzt werden (ca. 15 Zugtrassen im Tageszeitraum von 9 bis 22 Uhr).

Darüber hinaus hat die DB bereits 2019 in der sogenannten Gläsernen Werkstatt dargelegt, dass mit Maßnahmen wie dem Bau oder der Verlängerung von Überholgleisen die Dreigleisigkeit optimiert werden kann, also weitere Kapazitäten geschaffen werden können. Hierzu liegen der Landesregierung allerdings keine weiteren Informationen vor.

Der Bau eines dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen könnte analog zum bereits erfolgten dreigleisigen Ausbau zwischen Lüneburg und Stelle - zumindest in Abschnitten - in einigen Jahren umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund fordert das Land die Realisierung dieser Maßnahme. Sofern der DB eine Umsetzung im Rahmen der Generalsanierung 2029 nicht möglich ist, sollte diese dennoch die Planungen aufnehmen und deren Umsetzung nach Möglichkeit sukzessive verfolgen.

**2. In welchem Umfang könnten nach Einschätzung der Landesregierung schwere Erzverkehre vom Hamburger Hafen nach Salzgitter-Beddingen auf Binnenschiffe über den Elbe Seitenkanal als kurzfristige Kapazitätsentlastung (Modal Shift) verlegt werden?**

Zum Umfang einer potenziellen Verlagerung kann die Landesregierung keine Einschätzung geben, da neben der Frage der Eignung des Elbe-Seitenkanals weitere Faktoren maßgebend sind - u. a. auch die Organisation der gesamten Logistikketten.

Grundsätzlich sieht die Landesregierung in der Binnenwasserstraße jedoch Potenzial für eine Verbesserung der Hinterlandanbindung. Im Transport von Erzverkehren zwischen Hamburg und Salzgitter wird daher ein sinnvolles und positives Verlagerungspotenzial für den Elbe-Seitenkanal gesehen. Der Elbe-Seitenkanal bildet eine leistungsfähige und direkte Wasserstraßenverbindung zwischen dem Hamburger Hafen und den Industriezentren in Niedersachsen, darunter auch Salzgitter. Er ist gezielt dafür ausgelegt, große Mengen an Massengütern wie Erz effizient zu transportieren. Der Elbe-Seitenkanal stellt damit eine wichtige Alternative zu Straße und Schiene dar. Die Landesregierung setzt sich deswegen beim Bund dafür ein, dass der Kanal in der strategischen Verkehrsplanung des Bundes prioritärer berücksichtigt wird.

**3. Welcher Entwicklungsstand zeichnet sich nach Wissen der Landesregierung bei der Kooperation von Salzgitter Flachstahl, DEUMU und HGK Shipping zum Ausbau der Logistikkette über die Binnenschifffahrt ab?**

Bei der genannten Kooperation handelt es sich um ein unternehmerisches Kooperationsvorhaben, bei dem keine Projektsteuerung oder -begleitung durch das Land erfolgt und der Landesregierung daher keine über öffentlich bekannte Informationen hinausgehenden Erkenntnisse zum konkreten Umsetzungsstand vorliegen.

**4. Wie groß ist der Anteil der Fracht-Tonnagen, die an den elf Salzgitter-Standorten per Schiff, Bahn oder Straße abgewickelt wird (bitte jeweils in Prozent angeben)?**

Die Transportstruktur innerhalb der Salzgitter AG fällt in die unternehmerische Zuständigkeit des Konzerns. Entsprechende Detailinformationen werden von den Unternehmen nicht öffentlich in der hier gefragten Form kommuniziert.

**5. Inwieweit können weitere Entlastungen im Nord-Süd-Bahnverkehr durch Reaktivierungen stillgelegter Strecken erreicht werden?**

Für die Bahnrelation Hannover–Hamburg wurden keine stillgelegten Strecken identifiziert, die zur Entlastung reaktiviert werden könnten.

**6. Inwieweit und mit welchem Ergebnis wurde nach Kenntnis der Landesregierung in den verschiedenen Planungen ein Maßnahmenkatalog für den Landkreis und die Stadt Lüneburg erarbeitet (Lärmschutz gemäß Lärmvorsorge, Bahnsteig und Knotenoptimierungen sowie betriebliche Entflechtungen) und mit der DB Projektleitung Hamburg/Bremen-Hannover besprochen?**

Die Landesregierung ist in Gespräche zwischen der DB Projektleitung Hamburg/Bremen-Hannover und der Stadt und dem Landkreis Lüneburg nicht involviert.

Die von der DB vorgesehenen Maßnahmen im PEK (vgl. Antwort zu Frage 1) in der Stadt und im Landkreis Lüneburg sind nach bisheriger Kenntnis zum Teil für die Korridorsanierung 2029 vorgesehen. Maßnahmen zur Verbesserung des Knotens Lüneburg sind für das Land Niedersachsen mitunter relevant für die angestrebten Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr. Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung über den PEK hinaus, wie z. B. weitere Überholmöglichkeiten, wurden vom Land mit der DB in 2023 erörtert, aber von der DB weitgehend nicht weiterverfolgt.

**7. Inwieweit können bereits vorgesehene Sanierungen im Streckenkorridor Hannover–Hamburg (Qualitätsoffensive 2026 und Generalsanierung 2029) zu Verkehrsentlastungen beitragen und Bausteine einer zukünftigen optimierten Alpha-E-Variante werden?**

Die DB plant nicht, die Qualitätsoffensive und die Generalsanierung als Baustein einer optimierten Alpha-E-Variante zu nutzen.

Die Qualitätsoffensive soll nicht Kapazitäten erhöhen, sondern den bestehenden Betrieb stabilisieren und Verspätungen reduzieren. Auch die Generalsanierung 2029 lässt bislang keine nennenswerten Kapazitätssteigerungen erwarten. Angesichts des inzwischen verringerten Maßnahmenumfangs der Qualitätsoffensive ist sogar damit zu rechnen, dass noch weniger zur kapazitiven Verbesserung in 2029 erreicht werden kann, als bislang geplant, da dringend notwendige Maßnahmen wie die Erneuerung von Stellwerken mit in die Generalsanierung einbezogen werden müssen. Weil die Generalsanierung innerhalb eines fixen, fünfmonatigen Sperrfensters umgesetzt werden muss, verdrängen diese zusätzlichen, erforderlichen und vorrangigen Sanierungsmaßnahmen andere bauliche Zusatzmaßnahmen zur Kapazitätserweiterung.

**8. Welche Umweltauswirkungen (Rodungen in der Lüneburger Heide, Durchschneidung FFH-Gebiete) ergeben sich aus den Neubauplänen der DB im Vergleich zum Alpha-E-Ausbau?**

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Die DB-Ausbauvariante als Neubau lässt jedoch grundsätzlich größere Umweltauswirkungen erwarten als die Alpha-E-Lösung zwischen Hannover und Hamburg.