

**Antrag V-01****Jusos Bezirk Hannover****Empfehlung der Antragskommission****Annahme in der Fassung der AK****Die Verkehrswende auch auf der Schiene zwischen Hannover und Hamburg realisieren**

1 Die Niedersächsische Landesregierung wird aufge-  
 2 fordert, den Bestandsausbau und wenn notwendig  
 3 auch Neubau von Schieneninfrastruktur auf der Ver-  
 4 bindung Hamburg – Hannover so zu unterstützen,  
 5 dass diese die notwendigen Kapazitäten für eine er-  
 6 folgreiche Verkehrswende und den Deutschlandtakt  
 7 erfüllen.

8 Um diese beiden Anforderungen zu erfüllen, präfe-  
 9 riert der SPD-Bezirk Hannover dabei den bestands-  
 10 fernen Streckenneubau.

11

**Begründung**

12 Jeder der schon mal von Hamburg nach Hanno-  
 13 ver den Schienenverkehr genutzt hat, kennt die alt-  
 14 bekannten Probleme dieser Strecke. Seien es Zug-  
 15 ausfälle, Überholungen durch den Fernverkehr, oder  
 16 massiv verspätete Regionalverkehrszüge. Die Stre-  
 17 cke ist zu 147% ausgelastet und zählt damit zu den  
 18 meistbelastendsten Zugstrecken in ganz Deutsch-  
 19 land. Aus diesem Grund hat sich das Land Nieder-  
 20 sachsen mit dem Bund dazu entschieden die Strecke  
 21 2029 für ein Jahr zu sperren und komplett zu sanie-  
 22 ren (Generalsanierung). Diese Entscheidung unter-  
 23 stützen wir ausdrücklich, da sie zur Entlastung der  
 24 Strecke beiträgt. Gleichzeitig ist schon heute klar,  
 25 dass diese Sanierung alleine nicht dafür sorgen wird,  
 26 dass mehr Verkehr auf die Schiene verlagert wird.  
 27 Die notwendigen Schienenkapazitäten für die Ver-  
 28 kehrswende im Güter- und Personenverkehr sowie  
 29 die Fahrzeiten für den Deutschlandtakt auf der weit  
 30 überregional wichtigen Strecke Hamburg - Hanno-  
 31 ver können nach dem aktuellen Stand der Pläne nur  
 32 durch den bestandsnahen Ausbau mit Ortsumfah-  
 33 rungen oder den Bestandsfernen Neubau erreicht  
 34 werden. Aus den Daten des Trassenvergleichs ergibt  
 35 sich, dass der bestandsferne Neubau via Soltau-  
 36 er Heide und Celle mit Abstand die sinnvollste Vari-  
 37 ante ist. Deshalb halten wir es für essentiell, neben der  
 38 Generalsanierung und kleineren Ausbauten auf der  
 39 Bestandsstrecke ebenso einen bestandsfernen Neu-  
 40 bau auf dieser Strecke anzustreben.

42

43 Soziale Gerechtigkeit:

44 Ein Bahnanschluss sorgt auch für soziale Teilhabe.

Wir als niedersächsische SPD machen uns seit Jahr-  
 zehnten für eine Verbesserung der Bahnanbindung  
 zwischen Hannover und Hamburg stark. 2015 haben  
 wir die umfassende Bürgerbeteiligung im Rahmen  
 des Dialogforums Schiene Nord ermöglicht, die zur  
 Erarbeitung der sogenannten „Alpha-E-Variante“  
 geführt hat, deren Umsetzung auch im Niedersäch-  
 sischen Landtag einstimmig beschlossen worden  
 ist. Dann ist zehn Jahre nichts passiert und 2025  
 hat die Deutsche Bahn AG erneut Neubauplanun-  
 gen vorgestellt, wonach eine Trassenführung ent-  
 lang A7 und B3 favorisiert wird, die planerisch 2048  
 fertiggestellt sein soll.

Das genau ist das Problem: In den letzten 30 Jahren  
 wurde über die Planung gestritten und gebaut wur-  
 de nichts. Unser Ziel ist und bleibt eine europaweite  
 Verkehrswende, eine nachhaltige Verbesserung der  
 Infrastruktur und eine bessere Anbindung der Re-  
 gion zwischen Hannover und Hamburg – und das  
 zügig. Grundvoraussetzung für Aus- oder Neubau  
 müssen die benötigten Kapazitätzuwächse und die  
 Bedarfe in der Region sein.

Aktuell ist der Metronom einer der unpünktlich-  
 sten Nahverkehrszüge in Niedersachsen. Die soge-  
 nannte Qualitätsinitiative für die Strecke Hamburg-  
 Hannover ist für 2026 angekündigt, die Generalsa-  
 nierung soll erst 2029 beginnen. Wir fordern, dass  
 die Generalsanierung der Strecke umgehend um-  
 gesetzt wird. Anschließend muss das Prinzip Um-  
 und Ausbau vor Neubau eingehalten werden. Und  
 schließlich müssen sämtliche Bauvorhaben eng mit  
 den betroffenen Regionen und dem Land Nieder-  
 sachsen abgestimmt werden, hierzu gehört die un-  
 verzüglige Vorlage eines Raumverträglichkeitsgut-  
 achtens. Daneben müssen garantiert die notwen-  
 digen Finanzmittel bereitgestellt werden, dies gilt  
 auch für die geplante Um- und Neubauten von  
 Bahnhöfen entlang der Strecken.

Die Bahn muss in Deutschland am Ende wieder  
 funktionieren – und das wird nur mit Baumaßnah-  
 men gehen. Dafür sind jetzt aber Transparenz und  
 eine realistische Planung mit gesicherten Zahlen  
 und Daten im Miteinander von Bahn, Bund, Land  
 und Regionen entscheidend. Für uns als SPD im Be-

45 Im Rahmen des Neubaus wird zum einen erheblich  
46 mehr Kapazität auf der bestehenden Strecke zwi-  
47 schen Hamburg und Hannover frei, wodurch mehr  
48 und insbesondere pünktlicher Nahverkehr verwirk-  
49 licht werden kann. Zum Anderen können durch ei-  
50 nen Neubau Ortschaften an die Schiene angebun-  
51 den werden, die zuvor noch keinen oder einen un-  
52 zureichenden Anschluss hatten. Darunter fallen die  
53 Orte Soltau im Heidekreis und Bergen im Land-  
54 kreis Celle. Durch das Deutschlandticket ist es be-  
55 reits jetzt kostengünstiger geworden den ÖPNV zu  
56 nutzen und durch den Neubau würde es vor allem  
57 für Familien auf dem Land, die sich kein Auto leis-  
58 ten können möglich werden, soziale Teilhabe zu ge-  
59 währleisten um z.B. zu verreisen, Freizeitaktivitäten  
60 zu nutzen oder zur Arbeit oder Ausbildung zu pen-  
61 deln. Ebenfalls würde dies für Student\*innen einen  
62 Vorteil mit sich bringen, denn dadurch wäre es mög-  
63 lich von zuhause aus zur Hochschule zu pendeln  
64 ohne einen Umzug mit angespannten Mietmarkt  
65 in einer Großstadt stemmen zu müssen. Das von  
66 der Landesregierung unterstützte Schienenverkehrs  
67 Konzept 2040+ der LNVG sieht eine solche Möglich-  
68 keit des Regionalverkehrs klar vor, wodurch das Land  
69 damit ein Bekenntnis zur sozialen Gerechtigkeit im  
70 Mobilitätssektor setzen könnte.

71 Klimagerechtigkeit:  
72 Nur eine Neubaustrecke kann es langfristig schaf-  
73 fen, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr  
74 mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Diese  
75 Verlagerung ist dringend notwendig, um die sta-  
76 gnierenden Emissionen im Verkehrssektor effektiv  
77 zu senken und damit Deutschlands Beitrag zum  
78 Pariser Abkommen und insbesondere zur Einhal-  
79 tung des 1,5°C Ziels zu erreichen. Um diese Ziele  
80 zu erreichen, wurde von der Bundesregierung der  
81 Deutschland-Takt beschlossen. Mit ihm sollen mehr  
82 Reisemöglichkeiten, bessere Anschlüsse und kürze-  
83 re Fahrzeiten möglich sein. Dieser Deutschland-Takt  
84 ist nur mit einem Neubau zwischen Hamburg und  
85 Hannover umsetzbar. Dabei dient er nicht nur Fern-  
86 reisenden, sondern sorgt auch im Nahverkehr für  
87 pünktlichere und häufigere Verbindungen und gera-  
88 de auch durch einen schnellen Regionalverkehr auf  
89 der Neubaustrecke für eine schnellere Fahrzeit zwi-  
90 schen der Heideregion und den Großstädten, was  
91 den Anreiz dazu schafft das Auto eher stehen zu  
92 lassen. Neben dem Personenverkehr werden durch  
93 den Neubau auch Kapazitäten für den Güterver-

zirk Hannover steht dabei im Mittelpunkt: Die Men-  
schen hier müssen von der Entwicklung profitieren  
durch konkrete Verbesserungen der Bahnanbin-  
dung.

94 kehr frei. Dies sorgt auch in diesem Bereich dafür,  
95 dass Verkehr effektiv vom LKW auf die Schiene verla-  
96 gert wird, wodurch als Nebeneffekt auch die vollen  
97 niedersächsischen Bundesstraßen und Autobahnen  
98 vom LKW-Verkehr entlastet werden.

99

100 Umwelt:

101 Ein Neubau würde ebenso, im Gegensatz zum  
102 ebenfalls diskutierten Bestandsausbau, die Umwelt  
103 deutlich weniger belasten. Dies liegt zum einen dar-  
104 an, dass eine Neubaustrecke deutlich weniger Na-  
105 turschutzgebiete durchschneidet als einen Ausbau  
106 der Bestandsstrecke. Zu den betroffenen Gebieten  
107 bei einem Bestand Streckenausbau zählen unter an-  
108 derem die Lüneburger Ilmenauniederung mit Tier-  
109 garten, das Naturschutzgebiet Hohes Holz mit Ketz-  
110 heide und Gewässern und das Naturschutzgebiet  
111 Dieksbeck. Zum Anderen wären durch einen Neubau  
112 deutlich weniger Trinkwasser-Gebiete betroffen, da  
113 entlang der bestehenden Strecke siedlungsnah viele  
114 Trinkwassergewinnungsgebiete entlang laufen.

115 Wirtschaftliche Faktoren:

116 Durch die bessere Anbindung der Heideregion an  
117 die Schiene ergeben sich vielfältige wirtschaftli-  
118 che Potenziale. Wissenschaftliche Studien zeigen,  
119 dass bei der Schaffung eines neuen Bahnanschluss  
120 sich insbesondere auch neue Unternehmen in den  
121 Ortschaften ansiedeln. Außerdem erschließen die  
122 Bahnanschlüsse auch die Heideregion für den Tou-  
123 rismus vollkommen neu, da sich die Fahrzeiten zu  
124 Attraktionen wie dem Heide Park in Soltau, der Kart  
125 Bahn Bispingen oder dem Naturpark Wilseder Berg  
126 mit dem ÖPNV sehr stark verkürzen. Beide Fakto-  
127 ren tragen zum Wirtschaftswachstum der Regionen  
128 bei. Uns ist bekannt, dass es einen Neubau punk-  
129 tuell für einzelne Unternehmen in Bispingen auch  
130 Nachteile mit sich ziehen könnte, aber diese können  
131 im Zweifelsfall durch einen Dialog zwischen Bund,  
132 Land und Deutscher Bahn individuell beseitigt wer-  
133 den. Bereits heute ist klar, dass nur ein Neubau über-  
134 haupt haushaltsrechtlich genehmigungsfähig wä-  
135 re, da allein hier das sogenannte Nutzen-Kosten-  
136 Verhältnis wirtschaftlich gesehen positiv ausfällt.  
137 Das bedeutet, dass ein Neubau die kostengünstigs-  
138 te Option für eine Kapazitätssteigerung der Bahn-  
139 strecke Hamburg-Hannover ist.

140 Regionale Faktoren:

141 Klar ist auch heute schon, dass trotz der Verlagerung  
142 eines Großteils des Fernverkehrs auf die Neubau-

143 strecke die Städte Lüneburg, Uelzen und Celle wei-  
144 terhin gemäß Deutschland Takt an den Fernverkehr  
145 angebunden bleiben. Mit einer gleichzeitigen Takt-  
146 verdichtung im Nahverkehr entstehen ihnen da-  
147 durch keine verkehrlichen Nachteile. Diese würden  
148 ihnen umso mehr bei einem Ausbau der Bestands-  
149 strecke drohen, da hierfür der Nahverkehr über Jahr-  
150 zehnte baubedingt eingeschränkt sein würde. Ent-  
151 sprechende Beispiele zeigen z.B. Bahnprojekte zwi-  
152 schen Nürnberg und Ebensfeld, sowie am Ober-  
153 rhein. Außerdem würden durch einen Bestands Stre-  
154 ckenausbau die Orte Lüneburg und Uelzen massiv  
155 durchschnitten werden, da die Bebauung sehr nah  
156 an die Bestandsstrecke gerückt ist, wodurch mehr  
157 Menschen im Einzugsgebiet der Trasse von einem  
158 Umzug betroffen. Neben den schon angesproche-  
159 nen Vorteilen einer Schienenanbindung des Heide-  
160 kreises ermöglicht ein Neubau mit Bahnhöfen in  
161 Bergen und Soltau auch die Möglichkeit diese mit  
162 zu reaktivierbaren Schienenstrecken wie z.B. zwi-  
163 schen Celle und Bergen, Celle und Soltau sowie Lü-  
164 neburg und Soltau zu verknüpfen. Dies eröffnet den  
165 Regionen weitere verkehrliche Vorteile und Anbin-  
166 dungen in größere Städte. Das Land Niedersachsen  
167 prüft derzeit die Reaktivierung dieser Strecken - ei-  
168 ne Einbeziehung der Neubaustrecke bzw. der damit  
169 verbundenen Regionalbahnhöfe wäre eine giganti-  
170 sche Chance für die Verkehrswende und die Regio-  
171 nen vor Ort.