

**Antrag V-02**  
**SPD-Unterbezirk Lüneburg****Empfehlung der Antragskommission**  
**Erledigt****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. Um diese beiden Anforderungen zu erfül-  
8 len, präferiert die SPD Niedersachsen dabei den be-  
9 standsfernen Streckenneubau.

10

**Begründung**

12 Jede\*r 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 Stre-  
21 cke 2029 für ein Jahr zu sperren und komplett zu sa-  
22 nieren (Generalsanierung). Diese Entscheidung un-  
23 terstützen wir ausdrücklich, da sie zur Entlastung  
24 der Strecke beiträgt. Gleichzeitig ist schon heute  
25 klar, dass diese Sanierung alleine nicht dafür sor-  
26 gen wird, dass mehr Verkehr auf die Schiene ver-  
27 lagert wird. Die notwendigen Schienenkapazitäten  
28 für die Verkehrswende im Güter- und Personenver-  
29 kehr sowie die Fahrzeiten für den Deutschlandtakt  
30 auf der weit überregional wichtigen Strecke Ham-  
31 burg - Hannover können nach dem aktuellen Stand  
32 der Pläne nur durch den bestandsnahen Ausbau mit  
33 Ortsumfahrungen oder den bestandsfernen Neu-  
34 bau erreicht werden. Aus den Daten des Trassen-  
35 vergleichs ergibt sich, dass der bestandsferne Neu-  
36 bau via Soltauer Heide und Celle mit Abstand die  
37 sinnvollste Variante ist. Deshalb halten wir es für  
38 essenziell, neben der Generalsanierung und kleine-  
39 ren Ausbauten auf der Bestandsstrecke ebenso ei-  
40 nen bestandsfernen Neubau auf dieser Strecke an-  
41 zustreben.

42 Soziale Gerechtigkeit:

43 Ein Bahnanschluss sichert soziale Teilhabe. Im Rah-  
44 men des Neubaus wird zum Einen erheblich mehr

Erledigt durch Annahme von V01.

45 Kapazität auf der bestehenden Strecke zwischen  
46 Hamburg und Hannover frei, wodurch mehr und  
47 insbesondere pünktlicher Nahverkehr verwirklicht  
48 werden kann. Zum Anderen können durch einen  
49 Neubau Ortschaften an die Schiene angebunden  
50 werden, die zuvor noch keinen oder einen unzurei-  
51 chenden Anschluss hatten. Darunter fallen die Orte  
52 Soltau im Heidekreis und Bergen im Landkreis Celle.  
53 Durch das Deutschlandticket ist es bereits jetzt kos-  
54 tengünstiger geworden den ÖPNV zu nutzen und  
55 durch den Neubau würde es vor allem für Famili-  
56 en auf dem Land, die sich kein Auto leisten können  
57 möglich werden, soziale Teilhabe zu gewährleisten  
58 um z.B. zu verreisen, Freizeitaktivitäten zu nutzen  
59 oder zur Arbeit oder Ausbildung zu pendeln. Eben-  
60 falls würde dies für Student\*innen einen Vorteil mit  
61 sich bringen, denn dadurch wäre es möglich von zu-  
62 hause aus zur Hochschule zu pendeln ohne einen  
63 Umzug mit angespannten Mietmarkt in einer Groß-  
64 stadt stemmen zu müssen. Das von der Landesregie-  
65 rung unterstützte Schienenverkehrs Konzept 2040+  
66 der LNVG sieht eine solche Möglichkeit des Regio-  
67 nalverkehrs klar vor, wodurch das Land damit ein Be-  
68 kenntnis zur sozialen Gerechtigkeit im Mobilitäts-  
69 sektor setzen könnte.

70 Klimagerechtigkeit:

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

94 dass Verkehr effektiv vom LKW auf die Schiene verla-  
95 gert wird, wodurch als Nebeneffekt auch die vollen  
96 niedersächsischen Bundesstraßen und Autobahnen  
97 vom LKW-Verkehr entlastet werden.

98 Umwelt:

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

113 Wirtschaftliche Faktoren:

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

138 Regionale Faktoren:

139 Klar ist auch heute schon, dass trotz der Verlagerung  
140 eines Großteils des Fernverkehrs auf die Neubau-  
141 strecke die Städte Lüneburg, Uelzen und Celle wei-  
142 terhin gemäß Deutschland Takt an den Fernverkehr

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

170