

OFFENER BRIEF AN DEN VERKEHRSAUSSCHUSS DES BUNDESTAGS

An die Mitglieder des Verkehrsausschusses
im Bundestag aus den Fraktionen CDU/CSU,
SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke.

Für die Unterzeichnenden:

Bündnis 90 / Die Grünen, OV Seevetal
Peter Stielert (1.Vorsitzender)
Elbdeich 226, 21217 Seevetal,
Tel. 040-53 54 55 93, Mobil: 0176-49 06 83 30,
Mailto: peter.stielert@gruene-seevetal.de

Fachgespräch Neubaustrecke Hamburg – Hannover am 23. März 2026.

Sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

Sie führen am 23. März 2026 ein Fachgespräch zur geplanten Neubaustrecke Hamburg – Hannover und bereiten die Entscheidung des Bundestags am 20. April vor.

Wir, die Unterzeichnenden aus der Region, treten für einen verantwortungsvollen, auf eine lebenspositive Zukunft gerichteten Ausbau der Bahn und einen schnellen und wirksamen Ausbau für zuverlässig funktionierende Personen- und Güterverkehre ein.

Deshalb fordern wir Sie auf, die Planungsgrundlagen und Ziele der Neubauplanung äußerst kritisch zu hinterfragen.

Legen Sie dem Bundestag keinen Vorschlag vor, der für wenige Minuten Fahrzeiterparnis Menschen, Wirtschaft, Natur und Klima schadet und keinen Beitrag zu einer zeitnahen und zeitgemäßen Ertüchtigung der Bahn-Infrastruktur leistet, geschweige denn einer Verlagerung von Verkehren auf die Bahn in den kritischen Jahren bis 2040/2045.

Vorhaben und Planung in der jetzt vorgelegten Fassung

- belasten das Erreichen der Klimaziele Niedersachsens (2040) und des Bundes (2045) und sind damit auch rechtlich angreifbar;
- beruhen auf intransparenten und unrealistischen Annahmen zu Verkehrsentwicklungen;
- binden Mittel und Ressourcen, die wir **vor** 2040/45 brauchen, und kommen zu spät für eine effektive Verkehrswende im Norden (Fertigstellung nicht vor 2050, eher 2060+);
- verschwenden Schuldenmilliarden für eine Fahrzeiterparnis von wenigen Minuten;
- verursachen erhebliche, nicht eingepreiste Risiken, die das Projekt bei realistischer Betrachtung bereits jetzt unwirtschaftlich machen;
- schaden der Resilienz der betroffenen Regionen und der Bahn als wichtigem Infrastrukturträger;
- verursachen für Generationen nicht wiedergutzumachende Schäden für Menschen, Wirtschaft, Natur und Klima auch über die betroffenen Regionen hinaus;
- lassen längst erarbeitete Lösungen außer Acht, die weiterhin allen prognostizierten Kapazitätsanforderungen gerecht werden und dabei schneller, günstiger und durch ökologisch, sozial und wirtschaftlich weniger schädigende Eingriffe umgesetzt werden können.

OFFENER BRIEF AN DEN VERKEHRSAUSSCHUSS DES BUNDESTAGS

Wir, die Unterzeichnenden aus der Region, fordern:

1. **eine kritische öffentliche Anhörung** unter Beteiligung der Regionen und des Landes Niedersachsen. Die berechtigten Forderungen und Einwände der betroffenen Gemeinden und Landkreise müssen gehört und endlich ernst genommen werden;
2. **echte Transparenz:** Verkehrsprognosezahlen, Variantenvergleiche und Kostenaufstellungen, Berechnungsgrundlagen incl. eingesetzter Parameter usw. müssen vor der Beschlussfassung im Bundestag vollständig und nachvollziehbar veröffentlicht und den Abgeordneten zugänglich gemacht werden;
3. **eine Raumverträglichkeitsprüfung vor der Entscheidung des Bundestags:** Eine fundierte, verantwortungsvolle Entscheidung im Bundestag für ein Projekt dieser Größenordnung kann nicht ohne eine vorherige unabhängige und transparente fachliche Prüfung der Alternativen getroffen werden;
4. **faire und vollständige Alternativenprüfung:** Die Möglichkeiten von Bestandsausbau entsprechend der Planungsvariante Alpha-E sowie ETCS und Kapazitätsmanagement müssen vor der Entscheidung im Bundestag vollständig und fair geprüft und vollständig öffentlich zugänglich gemacht werden.

Wir rufen Sie deshalb auf:

Stellen Sie im Fachgespräch am 23. März die nachfolgenden Kernfragen zum Projekt. Stellen Sie die Weichen für eine zukunftsfähige, resiliente und klimawirksame Zukunft der Bahn im Norden für Menschen, Wirtschaft und Umwelt.

Wir setzen auf Ihren Weitblick und Ihre Verantwortung.

UNTERZEICHNENDE:

Bündnis 90/Die Grünen, OV Seevetal
Bündnis 90/Die Grünen OV Salzhausen-Hanstedt
CDU Seevetal
SPD-Fraktion Seevetal
FDP Seevetal
Die Linke Landkreis Harburg
Emily Weede, Bürgermeisterin der Gemeinde Seevetal
Dirk Schierhorn, Bürgermeister der Gemeinde Brackel
MdL Nadja Weippert (B.90/Die Grünen)
Bürgerinitiative Trassenalarm für Meckelfeld und Seevetal
Bürgerinitiative Y-Monster für Seevetal und die Lüneburger Heide
Bürgerinitiative „X durch Y“ Brackel
Verein Wassermühle Karoxbostel e.V.
Verein für gesunden Lebensraum e.V. Ohlendorf

OFFENER BRIEF AN DEN VERKEHRSAUSSCHUSS DES BUNDESTAGS

Kontakt für Rückfragen: Peter Stielert, 1. Vorsitzender Bündnis 90/Die Grünen (OV Seevetal), Elbdeich 226, 21217 Seevetal (GT Bullenhausen), Tel. 040-53 54 55 93, Mobil 0176-49 06 83 30, Mailto: peterstielert@gmx.de

Eine Kopie dieses Briefes geht an:

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder
Niedersachsens Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne
Hamburgs Verkehrssenator Dr. Anjes Tjarks
Niedersachsens Ministerpräsident Olaf Lies
Lokale und überregionale Presse

KERNFRAGEN AN DIE EXPERT:INNEN UND VERTRETER:INNEN DER BAHN

Stellen Sie mit Ihren kritischen Fragen sicher, dass es keine Entscheidung über 14+ Milliarden € ohne Transparenz und vollständige Information des Bundestages gibt.

Werden Sie der gemeinsamen Verantwortung aus dem Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts 2021 und unserer aller Interesse an einer lebenswerten Gegenwart und Zukunft gerecht.

Stärken Sie die Akzeptanz wichtiger Infrastrukturmaßnahmen und das Vertrauen in die Politik.

1. KLIMASCHUTZ, INFRASTRUKTURRESILIENZ, VERKEHRSWENDE

Fragen Sie die Vertretungen von Bahn und Bundesverkehrsministerium:

Wie rechtfertigen Sie die Aufnahme von voraussichtlich weit über 14 Milliarden Schulden für ein Projekt, das dem Klimaschutz schadet, zur dringend nötigen Verkehrswende bis 2040/45 nichts beiträgt und die Resilienz der Infrastruktur gefährdet?

Klimaschutz heißt Verkehrswende jetzt! Klimaschutz erfordert zwingend die sofortige Reduktion von CO₂-Emissionen, bevor kritische Kipppunkte im Klimasystem erreicht werden, nicht CO₂-intensive Großprojekte, mit zweifelhaftem Nutzen in ferner Zukunft.

Die Neubauplanung schützt das Klima nicht und steht im krassen Widerspruch zu den Klimaplänen von Land und Bund:

- Bereits die jetzige Verkehrsprognose 2040 verfehlt das Klimaziel für 2040 um 10 Prozentpunkte (-78% statt -88% CO₂).
- Die Neubaustrecke wird nach der vorgelegten Planung frühestens 2050 (realistisch 2060+) fertiggestellt – realistisch also 15 Jahre nachdem Deutschland klimaneutral sein muss (KlimaschutzG Bund 2045, Klimagesetze Niedersachsen und Hamburg: 2040).
- Der Neubau produziert in der kritischen Zeit bis 2040/45 massive CO₂-Emissionen und belastet so nicht nur die Umwelt, sondern auch die Klimaprogramme von Bund und Land.

OFFENER BRIEF AN DEN VERKEHRSAUSSCHUSS DES BUNDESTAGS

- Die zusätzlichen Millionen Tonnen CO₂ können nicht ausgeglichen werden: Ausgleichsflächen oder -zahlungen (aus welchem Budget?) sind nicht vorgesehen, eine Verrechnung mit CO₂-Einsparungen ab Fertigstellung 2050+ ist nicht möglich (zu spät für Kipppunkte und Ziele 2040/45).
- Der Bau zerstört noch dazu dringend benötigte CO₂-Senken: Moore, Wälder und Grünflächen – der klimaschädliche Effekt verstärkt sich weiter.
- Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Januar 2026 (DUH Az BVerwG 7C 6.24) beweist: Die Klimamaßnahmen des Bundes sind schon heute nicht ausreichend und das ist justiziabel. Kommt ein ohne Rücksicht auf Klimaschutz und Reduktionspfade geplantes Großvorhaben hinzu, wird die Erreichung der Klimaziele weiter gefährdet.
- Der Bau bindet Mittel und Ressourcen, die dringend für die Verkehrswende im Norden gebraucht werden: für einen sofort klimawirksamen Ausbau von Bestandsstrecken und von Metropolverkehren; und für die Verlagerung von Pendlerströmen und messbar mehr Produktivität und Leistung durch zuverlässige Bahnbetriebe vor 2040.
- Der Energieverbrauch von Hochgeschwindigkeitszügen ist im Bau und im Betrieb exponentiell höher. Der Bau ist aufwendiger, Materialien verschleiß schneller, Unterhaltskosten sind höher – das gefährdet auch langfristig die Resilienz der Bahn.

2. KOSTEN-NUTZEN-VERHÄLTNIS: REALISTISCHE BEWERTUNG UND EHRliche RISIKOEINSCHÄTZUNG

Fragen Sie die Vertreter von Bahn und Bundesverkehrsministerium:

Wie rechtfertigen Sie über 14 Milliarden Euro für ein Projekt, dessen Hauptbegründung empirisch widerlegt ist, das bei *realistischer* Kostenbewertung bereits jetzt unwirtschaftlich ist und das überholten Vorstellungen von einer unbegrenzt wachsenden Wirtschaft anhängt, die innerhalb der planetaren Grenzen unmöglich sind?

Die Hauptbegründung für die NBS im BVWP-Projektdossier lautet: "Stark wachsender Seehafenhinterlandverkehr" – das sind Verkehre vor allem aus dem Hamburger Hafen.

- Die Verkehrsprognose 2030 prognostizierte +107% Wachstum beim Hamburger Containerumschlag von 2010 bis 2030. Die Realität: Der Hamburger Hafen stagniert seit 2010. Der Containerumschlag 2024 liegt sogar unter dem Basisjahr 2010 (7,8 Mio. TEU statt 7,9 Mio. TEU).
- Die Planung gibt eine Überlastung von 47% auf der Strecke Hamburg – Hannover an. Tatsächlich trifft dies nur für eine kurze Teilstrecke zu (Lüneburg – Stelle) und auch nur am Tage (6-22 Uhr) – beides wurde im Abschlussbericht nicht kenntlich gemacht.
- Dieser Streckenabschnitt könnte durch Bau von fehlenden Weichen und eines Überwerfungsbauwerks kurzfristig in beide Richtungen deutlich leistungsfähiger werden. Deren Bau fordert die Region seit Jahren, die DB verweigert die Maßnahme ohne Angabe von Gründen.

OFFENER BRIEF AN DEN VERKEHRSAUSSCHUSS DES BUNDESTAGS

- Das Projekt Alpha-E schafft die notwendigen Kapazitäten mit einem Bündel an Maßnahmen auf verschiedenen Strecken. Die Planung ist resilienter und kommt nicht ausschließlich Wirtschaft und Menschen in Hamburg und Hannover zugute.
- Wurde in der Planung berücksichtigt, dass durch eine intelligente Kooperation der beiden Seehäfen Hamburg und Wilhelmshaven die Umschlags- und Transportkapazitäten erhöht, Engpässe vermieden und ein Umschlagswachstum ermöglicht werden kann? Wenn nicht: Warum nicht? Wenn ja: Wo ist das nachzulesen?
- Die Kostenschätzungen für die Planung sind explodiert: von ursprünglich 3,5 Mrd. € (2016) auf mindestens 8,8 Mrd. € (ohne Einrechnung von Risiken und Forderungen), realistisch aber 14 Mrd. € und mehr. Gleichzeitig stieg das NKV von knapp über 1 auf 1,5. Wie ist das möglich?
- Das NKV von >1 wird nur erreicht, wenn sehr viele Risiken ausgeblendet und Schutzmaßnahmen auf ein nicht akzeptanzfähiges Minimum reduziert werden. Schon bei einer realistischen Korrektur auf Basis der Gesamtwertprognose liegen die Kosten bei >14,1 Mrd. € und das NKV fällt deutlich unter 1 – das Projekt ist damit bereits heute unwirtschaftlich.
- Wurden weitere erhebliche Risiken in der Kosten- und Risikokalkulation berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?
 - Extremwetterereignisse, Hochwasser, Dürren, Hitzewellen;
 - Geopolitische Risiken: Energiepreise und Energieengpässe, Lieferketten, Material-Verfügbarkeit (s. aktuelle Ölpreissteigerungen durch den Iran-Krieg);
 - Zusatzkosten für CO₂-Reduktionsmaßnahmen während der Bauphase.

3. ALTERNATIVEN: WURDE VOLLSTÄNDIG, FAIR UND ÖFFENTLICH GEPRÜFT?

Fragen Sie die Vertretungen von Bahn und Bundesverkehrsministerium:

Wurden Bestandsausbau (Alpha-E), ETCS und Kapazitätsmanagement als echte Alternative geprüft? Warum wurden die Grundlagen und Ergebnisse der Alternativenprüfungen bis heute nicht vollständig veröffentlicht?

Wie rechtfertigen Sie eine Entscheidung des Bundestages ohne vollständig prüfbare Prognosen, Vergleichsvarianten und Berechnungen?

Zentrale Unterlagen sind nicht öffentlich zugänglich:

- Verkehrsprognosezahlen für 2040 (detailliert, nicht nur Zusammenfassungen);
- Variantenvergleiche, die im Bundesverkehrsministerium vorliegen müssten;
- Detaillierte und vollständige Kostenaufstellungen und Risikoanalysen;
- Umweltverträglichkeitsprüfungen für die verschiedenen Planungsvarianten;

Variantenvergleiche sind nicht nachvollziehbar

- Welche Maßstäbe und Prognosezahlen wurden konkret angelegt und verglichen?

OFFENER BRIEF AN DEN VERKEHRSAUSSCHUSS DES BUNDESTAGS

- Wurden auch bei der Berechnung des NKV der Trassenalternativen Risiken ignoriert und Schutzmaßnahmen minimiert?
- Warum wurde beim Variantenvergleich der Bestandsausbau auf eine Trasse reduziert, während z.B. Alpha-E vom Konzept der Bündelung von Maßnahmen auf verschiedenen Strecken ausgeht?
- Wurden bei allen Vergleichen und NKV-Berechnungen – auch mit Alpha-E – die ohnehin erforderlichen Ertüchtigungs- und Modernisierungsmaßnahmen identisch ausgeklammert oder integriert?

Es liegt auf der Hand und erfordert keine Rechenkünste, zu sehen, dass der im Alpha-E-Konzept vorgesehene Bau jeweils eines zusätzlichen Gleises auf den kurzen Streckenabschnitten zwischen Lüneburg und Uelzen sowie zwischen Rotenburg und Verden erheblich kostengünstiger, zeitsparender und ökologisch schonender umsetzbar ist als der Bau einer komplett neuen zweigleisigen Trasse von Hamburg nach Hannover.

Nicht geprüft wurden:

- Bestandsausbau mit ETCS (digitale Stellwerkstechnik) und besserem Kapazitätsmanagement;
- Verkehrsvermeidung u.a. durch Homeoffice-Förderung, effizientere Güterlogistik u.ä.
- Sinkende Umschläge durch zukünftig verantwortungsvoll reduziertes Wirtschaften innerhalb planetarer Grenzen und sinkende Bevölkerungszahlen.

4. FEHLENDE RAUMVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG TROTZ MANGELHAFTER TRASSENBÜNDELUNG

Fragen Sie die Vertreter von Bahn und Bundesverkehrsministerium:

Wie rechtfertigen Sie eine Empfehlung an den Bundestag, zu entscheiden, bevor in einer ordentlichen Raumverträglichkeitsprüfung die Alternativen geprüft wurden, obwohl schon das raumordnungsrechtliche Gebot der Trassenbündelung nicht eingehalten wird?

Der Bericht des Bundesverkehrsministeriums zum Bauvorhaben reicht für eine verantwortliche Entscheidung im Parlament nicht aus - bei einem Großprojekt dieses Ausmaßes und Kosten- wie Schadenspotenzials ist eine vorherige ROV mindestens ein *politisches* Muss.

- Nur auf 10% der Strecke ist eine echte Trassenbündelung vorgesehen. Das verstößt gegen das Gebot der Trassenbündelung.
- Welche weiteren Verletzungen raumordnungsrechtlicher Regeln sind in der Selbstprüfung durch den Vorhabenträger nicht berücksichtigt?
- Eine RVP soll Alternativen prüfen und die raumverträglichste Lösung finden und das normalerweise vor einer politischen Grundsatzentscheidung.
- Es mag rechtlich vertretbar sein, auf die vorherige Prüfung der Raumverträglichkeit zu verzichten. Bei einem Großprojekt, das derart tief in Landschaft, Gemeinden und Lebensgestaltung eingreift, ist eine vorherige Prüfung der Raumverträglichkeit ein politisches Muss – juristische Minimalforderungen reichen hier nicht aus.

OFFENER BRIEF AN DEN VERKEHRSAUSSCHUSS DES BUNDESTAGS

5. BETEILIGUNG, FORDERUNGEN DER REGION UND AKZEPTANZ

Fragen Sie die Vertreter von Bahn und Bundesverkehrsministerium:

Wie rechtfertigen Sie eine politische Beschlussfassung über ein so weitreichendes Großprojekt ohne ernstgemeinte Beteiligung der Menschen und der Wirtschaft in der Region?

Wie rechtfertigen Sie eine Planung, die 14+ Milliarden Euro für die Technik einer bloß fahrzeitorientierten Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgeben kann, aber keine Mittel für berechnete Interessen und den verantwortungsvollen Schutz von Umwelt und Lebensbedingungen der Menschen vorsieht?

- Die Landräte der betroffenen Regionen wurden zuletzt 2023 zur Planung angehört.
- Vereinzelt wurden Forderungen in betroffenen Regionen formuliert, die allesamt mit Hinweis auf Kosten, fehlende gesetzliche Grundlage oder mangelnde Wirtschaftlichkeit abgelehnt wurden.
- Eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung fand nicht statt, es gab lediglich Informationsveranstaltungen in Orten, die den Neubauplänen eher positiv gegenüberstehen, die kritischen Regionen wurden ausgespart.
- Statt demokratischer Partizipation gab es Marketing im Hochglanzformat, in einer hinteren Ecke des Raums konnten Bürger Post-its mit Ideen an eine Wand heften. Das hat mit Bürgerbeteiligung nichts zu tun.
- Das Projekt Hamburg-Hannover hat eine mustergültige partizipative Vorgeschichte (Dialogforum Schiene Nord), in dem zudem eine für die tatsächlichen Bedarfe ausreichende Lösung (Alpha-E) erarbeitet wurde.
- Die NBS und das intransparente, unkooperative Vorgehen treten diesen beispielhaften Prozess mit Füßen. Das gefährdet nicht nur die Akzeptanz für wichtige Infrastrukturmaßnahmen, sondern auch das Vertrauen in die Politik und die demokratische Kultur.

Lassen Sie uns zum Abschluss noch einmal klarstellen:

Wir sind für einen leistungsfähigen Ausbau der Bahn – mit Verantwortung und Weitsicht.

Wir sind für eine zukunftsfähige Infrastruktur. Aber nicht für wenige Minuten Fahrtzeitoptimierung bei gleichzeitig schlechterer Anbindung und irreversiblen Schäden für die Regionen.

Wir sind für eine lebenswerte und enkeltaugliche Zukunft mit attraktiver Mobilität. Aber nicht für die Fortschreibung überholter Wachstumsphantasien auf Kosten des Klimaschutzes und auf Kosten der Menschen, Wirtschaft und Natur in den Regionen.

Ferner legen wir Ihnen ans Herz, die beigelegte Präsentation von Dr. Peter Dörsam vom Projektbeirat Alpha-E (Stand 12.01.2026) zu verwenden. Ergänzend fügen wir auch den nach wie vor gültigen Beschluss unserer Mitgliederversammlung der Grünen (OV Seevetal) vom September 2025 zur Kenntnisnahme und Verwendung bei.