

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

Anfrage der Abgeordneten Martina Machulla (CDU)

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

Projekt Hannover–Hamburg: Konkrete Steuerungsmaßnahmen, Aktenlage und Entscheidungsgrundlagen der Landesregierung seit November 2022

Anfrage der Abgeordneten Martina Machulla (CDU), eingegangen am 12.01.2026 - Drs. 19/9597, an die Staatskanzlei übersandt am 19.01.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 27.02.2026

Vorbemerkung der Abgeordneten

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung in der Drs. 19/9446 führt die Landesregierung aus, dass Aussagen der Deutschen Bahn AG zur Umsetzung des Alpha-E-Konzepts nur eine „geringe Verbindlichkeit“ aufwiesen und Abweichungen vom Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord als „Vertrauensbruch“ zu bewerten seien. Gleichzeitig hat die Deutsche Bahn im Juni 2025 eine Neubaustrecke als Vorzugsvariante vorgestellt.

Die Ausführungen in der Antwort auf die vorbezeichnete Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung geben Anlass zu Nachfragen bezüglich der konkreten und dokumentierten Maßnahmen der Landesregierung seit November 2022 zur Einbringung landespolitischer Interessen und den planerischen Leitlinien gegenüber dem Bund und der Bahn.

Vorbemerkung der Landesregierung

Das Land Niedersachsen positioniert sich seit vielen Jahren zugunsten eines Ausbaus der Bestandsstrecke zwischen Hannover und Hamburg, um zeitnahe Verbesserungen der Kapazität dieses überlasteten Schienenweges zu erzielen. Nach Abschluss des Dialogforums Schiene Nord 2015 zeichnete sich ab, dass sich die Deutsche Bahn (DB) in Bezug auf die Relation Hannover–Hamburg nicht an das dort vereinbarte Ergebnis halten würde, obwohl sie sich, wie auch der Bund, eindeutig zur verbindlichen Umsetzung des Dialogergebnisses geäußert hatten.

Bereits im Jahr 2016 wurde ein einstimmiger Beschluss des Landtags zur Unterstützung des Projektes Alpha-E gefasst.

Die die Beschlüsse konterkarierende Entwicklung setzte sich 2019 fort, als die DB das Kommunikationsformat „Gläserne Werkstatt“ durchführte. Ziel war es, Szenarien für den dreigleisigen Ausbau Lüneburg–Uelzen zu entwickeln, nachdem sich herausgestellt hatte, dass die vom Bund ermittelten erforderlichen Zugzahlen im Bereich Lüneburg für den Güterverkehr beim Bedarfsplanprojekt „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ auf einer unzutreffenden Ableitung beruhten. Die Aufgabenstellung für die „Gläserne Werkstatt“ wurde gemeinsam von DB, Land und Projektbeirat Alpha-E festgelegt, diese konnte jedoch nicht abschließend gelöst werden. Gleichwohl leitet DB aus diesem Format ihr weiteres Vorgehen für eine Neubaustrecke ab, obwohl es keine gemeinsame Ergebnisfindung gegeben hat.

Das Land Niedersachsen hat gegenüber Bund und DB seit November 2022 auf den Widerspruch hingewiesen, dass die DB einerseits deutliche Ambitionen für eine Neubaustrecke hegt, deren Realisierung jedoch erst in sehr ferner Zukunft möglich wäre, andererseits zugleich einen Ausbau der Verbindung Hannover–Hamburg im Rahmen eines Bedarfsplanprojektes nicht unterstützt. Um die-

ses Dilemma zu lösen, hat Niedersachsen vorgeschlagen, die zwischenzeitlich geplante Generalsanierung für einen Bestandsausbau zu nutzen und zusätzlich einen Dialog über weitere Bedarfe zu starten. Dadurch könnten dringend benötigte Kapazitäten deutlich früher bereitgestellt werden, ohne die Umsetzung einer Neubaustrecke in den 2050er- oder 2060er-Jahren abzuwarten. Zugleich hätte diese Strategie einen Austausch zum weiteren Infrastrukturbedarf ermöglicht, der über den Zeithorizont des Dialogforums Schiene Nord (2030) hinausginge.

1. Welche Akten, Vermerke, Gesprächsprotokolle oder schriftlichen Unterlagen liegen der Landesregierung seit November 2022 zum Projekt Hannover–Hamburg gegebenenfalls vor, die eine landespolitische Positionierung gegenüber der Deutschen Bahn AG oder dem Bund dokumentieren (bitte nach Datum, Absender, Empfänger und Inhalt auflisten)?

Folgende Unterlagen können zu diesem Ansatz aus Niedersachsen benannt werden:

Anlage Nr.	Datum	Absender	Empfänger	Inhalt
1	03.03.2023	Minister Olaf Lies	Bundesminister Dr. Volker Wissing	Bezug auf gemeinsames Gespräch am 07.02.2023 und Skizzierung des von Niedersachsen dargestellten Weges: – Neubaustrecke ist nicht vermittelbar. – DB-Variante Bestandsausbau ist in den Dimensionen ebenfalls nicht realistisch. – Mehr Kapazität ist über Ausbau möglich. – Ortsumfahrungen aus Alpha-E stoßen offensichtlich auf große Konflikte. – Variante 1 der Gläsernen Werkstatt bleibt als Option zur Schaffung von Kapazitäten. Diese sieht einen teilweisen Ausbau vor und erreicht bei Betrachtung über 24 Stunden eine ausreichende Kapazität. Auch ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,76 spricht für eine weitere Untersuchung dieser Variante und für weitere Finanzierungsoptionen - auch außerhalb des Bedarfsplans Schiene. – Nutzung der Generalsanierung Hannover–Hamburg für einen Ausbau der Bestandsstrecke, gegebenenfalls zeitliche Verschiebung der Maßnahme. Außerdem die Einbeziehung des Themas Lärmschutz in die Planung. – Im Anschluss: Beratung über weitere Bedarfe für das Schienennetz.
2	17.04.2023	Minister Olaf Lies	Vertreter von Bund und DB	Parlamentarischer Abend des Landes Niedersachsen in Berlin („Wie steht die Landesregierung zum Alpha-E?“).
3	01.06.2023	Minister Olaf Lies	PStS Michael Theurer	– Dank für Mitwirkung am Parlamentarischen Abend am 17.04.2023 in Berlin. – Konsens, dass alle Beteiligten Fortschritte für die Verbindung Hannover–Hamburg anstreben. – Hinweis auf Notwendigkeit, Generalsanierung für Kapazitäten und für Lärmschutz zu nutzen. – Hinweis auf Gesetzesinitiative Niedersachsens für Planungsbeschleunigung bei Ausbaumaßnahmen.

Anlage Nr.	Datum	Absender	Empfänger	Inhalt
4	13.09.2023	Minister Olaf Lies	PStS Michael Theurer	– Konkretisierung des o. g. vorgeschlagenen Vorgehens. – Würdigung der Aussage von Herrn PStS Theurer, dass die Generalsanierung für eine maximale Kapazitätssteigerung genutzt werden soll. – Hinweis auf die Notwendigkeit für besseren Lärmschutz. – Verschiebung Generalsanierung Hannover–Hamburg auf 2029 ist mit Blick auf Maßnahmen bei der Autobahn A 7 sinnvoll. – Während der Generalsanierung sollen möglichst weite Teile des Bedarfsplanprojektes „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ zwischen Hannover und Hamburg umgesetzt werden. – Mit einem Ausbau während der Generalsanierung kann absehbar nicht der unmittelbare Kapazitätsbedarf abgedeckt werden. Daher sind weitere Maßnahmen für den Bestandsausbau und deren Planungsvorlauf zu identifizieren. – Für die Planung und Umsetzung der um kapazitätssteigernde Maßnahmen erweiterten Generalsanierung ist eine Beteiligung von Kommunen, Projektbeirat und weiteren Akteuren dringend zu empfehlen. – Gleichzeitig mit der Strategie für Kapazitätsmaßnahmen während der Generalsanierung soll auch Prozess für eine langfristig ausreichend dimensionierte und leistungsfähige Infrastruktur angestoßen werden. Diese „Sowohl-als-auch-Strategie“ entspricht der vom Bund vorgeschlagenen Herangehensweise. – Auch die vom Bund genannte Notwendigkeit einer Raumverträglichkeitsprüfung vor einer Bundestagsbefassung wird gewürdigt. – Benennung der zwei Handlungspfade für die umgehende Kapazitätserweiterung und für den langfristigen Prozess.
5 und 5.1	12.01.2024	Fachebene MW	Fachebene im BMDV und bei der DB	Übersendung eines Entwurfs im Rahmen einer Erwidern für ein „Eckpunktepapier“ für zweistufiges Vorgehen (Stufe 1 Ausbau und Stufe 2 Kapazitätsbedarfsermittlung und Identifikation möglicher weiterer Maßnahmen)
6	17.07.2024	Minister Olaf Lies	PStS Michael Theurer	– Bedauern, dass es nicht gelungen ist, die wesentlichen Eckpunkte einer Vereinbarung in einem für Niedersachsen akzeptablen Papier zusammenzufassen, über das man sich in einem neuen Gespräch verständigen könnte. – Absage des geplanten Gesprächs am 29.07.2024. – Niedersachsen ist weiterhin an einer konstruktiven Lösung interessiert. – Bedauern, dass ein Ansatz eines Eckpunktepapiers der DB InfaGo vom 11.07.2024 eine Entfernung von der verfolgten gemeinsamen Linie darstellt.

Anlage Nr.	Datum	Absender	Empfänger	Inhalt
				– Aufzählung der wichtigsten Eckpunkte der Strategie „Sowohl-als-auch“ aus niedersächsischer Sicht: Modul 1 - Generalsanierung Modul 2 -Sicherstellung der langfristig erforderlichen Kapazitäten
7 und 7.1	28.08.2024	Minister Olaf Lies	Bundesminister Dr. Volker Wissing	– Vorschlag, den inzwischen von der DB nicht weiterverfolgten Ansatz für mehr Kapazitäten Hannover–Hamburg wieder aufzunehmen. – Hinweis auf die sogenannte 64er-Liste, wonach die DB zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr durch zusätzliche Maßnahmen im Bestand ermittelt hat (insgesamt 200 Güterzüge im Tageszeitraum 6 bis 22 Uhr). – Angesichts des akuten Bedarfs sollten weitere Maßnahmen für Kapazitätssteigerungen geprüft werden. Die planerische Berücksichtigung eines dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen ist von besonderer Bedeutung. – Es ist zu klären, wie die Maßnahmen der 64er-Liste und weitere Maßnahmen an der Bestandsstrecke finanziert werden können.
8	06.05.2025	Minister Olaf Lies	Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG Berthold Huber	– Bedauern, dass die gemeinsam verabredete Strategie, die Generalsanierung für ein Maximum an Kapazitätsschaffung zu nutzen, nicht zum Tragen kommt. Der Begriff Generalsanierung XXL ist daher nicht zutreffend. – Hinweise zur Notwendigkeit der ursprünglich verabredeten Vorgehensweise und zur Beachtung des Ergebnisses des Dialogforums Schiene Nord. – Appell für einen neuen Anlauf, die Generalsanierung besser zu nutzen. – Hinweis, dass die Neuordnung der Projektbündel im Bedarfsplan Schiene kein Anlass ist, den Ausbau zu vernachlässigen.
9	09.07.2025	Minister Grant Hendrik Tonne	Bundesminister Patrick Schnieder	– Zweifel an der Umsetzbarkeit einer Neubausstrecke Hannover–Hamburg und Sorge um das gemeinsame Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene. – Hinweis auf Alpha-E als abgestimmtes Dialogergebnis, dessen Umsetzung zwischen Bund, Ländern und DB vereinbart war. – Die Abkehr von Alpha-E ist fachlich nicht hinreichend begründet, zudem bestehen offene Kapazitätsfragen im Knoten Hamburg. – Appell für einen zeitnah realisierbaren Ausbau gemäß Alpha-E, um kurzfristig zusätzliche Kapazitäten zu schaffen.

Zusätzlich zu den schriftlichen Positionierungen nutzte das Land verschiedene Veranstaltungen und Gespräche für die Positionierung und den Austausch mit Bund und DB. Dazu gab es mehrere Gespräche mit DB und BMDV, um ein gemeinsames Eckpunktepapier zum gemeinsamen Vorgehen zu entwickeln.

Hierzu zählt auch das Statustreffen zum Projekt Alpha-E am 06.12.2023 in Celle. Hierbei hat Minister Lies die Notwendigkeit einer gemeinsam verschriftlichten Vereinbarung zwischen Bund, DB und Land, vor dem Hintergrund der erfolglosen Gespräche zu einem Eckpunktepapier, verdeutlicht.

Auf der mit der Evangelischen Akademie Loccum gemeinsam durchgeführten Tagung „Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse - Wie kann ein Deutschlandtakt auf der Schiene Wirklichkeit werden?“ im September 2024 hat sich das Land Niedersachsen wie bereits zum Deutschlandtakt im Juli 2023 positioniert: Neubauvorhaben für den Hochgeschwindigkeitsverkehr bis 2030 gelten als unrealistisch, zugleich besteht ein enormer kurzfristiger Kapazitätsbedarf. Die Umsetzung des Projektes „Optimiertes Alpha-E plus Bremen“ und damit schnell umzusetzende Infrastrukturmaßnahmen entlang der Bestandsstrecke Hamburg–Hannover werden thematisiert.

Im Zuge der Länderanhörung 2023 zum Genehmigungsbeschleunigungsgesetz hat das Land gegenüber dem BMDV auf die Gefahr hingewiesen, dass durch eine Neuordnung der Projektbündel im Bedarfsplan Schiene eine geschlossene Umsetzung des im Dialog erarbeiteten Projektes Alpha-E gefährdet wird.

2. In welchen konkreten Fällen hat die Landesregierung seit November 2022 gegenüber der Deutschen Bahn AG oder dem Bund gegebenenfalls schriftlich Stellung zu Planungsvarianten, Prioritäten oder Verfahrensfragen des Projekts Hannover–Hamburg genommen (bitte einzeln benennen und beifügen bzw. Fundstellen angeben)?

Die in der Antwort zu Frage 1 aufgeführten Positionierungen enthalten konkrete Stellungnahmen zu Planungsvarianten, Prioritäten und Verfahrensfragen sind als **Anlagen** beigelegt.

3. Welche Entscheidungen oder Festlegungen hat die Landesregierung seit November 2022 gegebenenfalls innerhalb der Landesverwaltung getroffen, um Einfluss auf die weitere Planung des Projekts Hannover–Hamburg zu nehmen (z. B. ressortübergreifende Abstimmungen, Kabinettsbefassungen, Weisungen, Prüfaufträge)?

Grundlage für das Handeln der Landesregierung ist der aktuelle niedersächsische Koalitionsvertrag. In diesem ist festgehalten, dass sich das Land auf Bundesebene dafür einsetzt, dass der Ausbau der Schiene im Städtedreieck Hamburg–Bremen–Hannover durch die Bündelung mit vorhandener Infrastruktur landschafts- und umweltschonend gestaltet wird („Optimiertes Alpha-E plus Bremen“). Außerdem setzt sich das Land für schnell umzusetzende Infrastrukturmaßnahmen entlang der Bestandsstrecke Hamburg–Hannover ein. Bereits 2016 wurde ein einstimmiger Beschluss des Landtages zur Unterstützung des Projektes Alpha-E gefasst. Vor diesem Hintergrund waren weitere grundsätzliche Festlegungen nicht erforderlich. Die o. g. Initiativen des Landes basieren auf dieser Grundlage. Darüber hinaus wurde auf Arbeitsebene bei Bedarf ein ressortübergreifender Arbeitskreis für den Informationsaustausch durchgeführt.

4. Welche landesplanerischen Instrumente (insbesondere im Bereich Raumordnung, Landesplanung oder Umweltprüfung) wurden seit November 2022 gegebenenfalls konkret angewendet, vorbereitet oder ausdrücklich verworfen, um die Auswirkungen möglicher Neubauvarianten zu steuern (bitte mit Datum und Begründung)?

Auf Einladung des Amtes für regionale Landesentwicklung (ArL) Lüneburg als obere Landesplanungsbehörde fanden im Sommer 2022 zwei Beratungsgespräche mit dem Gesamtprojektleiter und seinem Team über die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (heute: Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung) nach §15 Raumordnungsgesetz (ROG) statt.

Dabei machten die Vertreter der Bahn deutlich, dass für sie die parlamentarische Befassung Priorität habe. Eine Raumverträglichkeitsprüfung sollte aus ihrer Sicht zeitlich nach der parlamentarischen Befassung durchgeführt werden.

Das ArL Lüneburg hat die Vertreter der DB darauf hingewiesen, dass ein Raumordnungsverfahren erforderlich sei, und die Verfahrensschritte sowie die Verzahnung mit dem Planfeststellungsverfahren erläutert. Ferner wurde dargelegt, dass eine Alternativenprüfung im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens nur vor der parlamentarischen Befassung im Bundestag sinnvoll sei.

Bereits im Mai 2022 hatten Staatssekretär Dr. Berend Lindner und Staatssekretär Prof. Dr. Theuvsen in einem gemeinsamen Schreiben an die DB die Sorge geäußert, dass ein möglicherweise großräumiger Planungsansatz ohne Raumordnungsverfahren nicht mit dem ROG und dem Niedersächsischen Raumordnungsgesetz (NROG) in Einklang zu bringen ist.

Die DB hat bislang weder einen Antrag auf Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung noch eine Verzichtsanzeige nach §15 Abs. 4 ROG eingereicht.

Zu den städtebaulichen Aktivitäten wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

5. Hat die Landesregierung seit November 2022 konkrete Maßnahmen ergriffen, um die im Abschlussbericht des Dialogforums Schiene Nord benannten Alpha-E-Maßnahmen planerisch, zeitlich oder finanziell voranzubringen? Falls ja, welche?

Die Landesregierung hat sich auf unterschiedlichen Ebenen für die Umsetzung des Alpha-E-Projektes eingesetzt. Hierzu gehören u. a. die Unterstützung des Projektbeirats Alpha-E sowie der Austausch mit Kommunen u. a. zum Umgang mit Eisenbahnkreuzungen. Im Oktober 2024 erhielt die Stadt Verden, stellvertretend für alle Anrainerkommunen des Abschnitts Verden–Rotenburg, eine Förderung zur Erarbeitung einer städtebaulichen Begleitplanung. Ziel dieser Planung ist es, Maßnahmen zu entwickeln, mit denen die zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen des Verkehrswegeausbaus vermieden oder zumindest vermindert werden können.

Auf Bundesebene wurden Initiativen und Vorschläge zur Planungsbeschleunigung für Ausbaumaßnahmen in den Bundesrat eingebracht. 2023 hat Niedersachsen zum „Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Klimaschutzes durch eine Beschleunigung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur - Klimaschutzbeschleunigungsgesetz Schiene“ in den Bundesrat eingebracht und hierfür eine Mehrheit erreicht (BR-Drucksache 466/23). Im Jahr 2023 wurde mit der DB und der Landesnahverkehrs-gesellschaft mbH (LNVG) eine Werkstatt zur Identifizierung weiterer kapazitätssteigernder Maßnahmen durchgeführt. Nach Angaben der DB können nur solche Maßnahmen, die der Bund aus dem Klimatransformationsfonds finanziert, umgesetzt werden. Für die meisten der ermittelten Maßnahmenvorschläge verwies die DB auf die fehlende Finanzierung. Das Land hat zur Optimierung der Bestandsstrecke die Bereitschaft signalisiert, im Zuge der Generalsanierung 2029 Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu unterstützen. Die LNVG hat dafür erste Planungen für mehrere Maßnahmen verbindlich bei der DB InfraGO bestellt. Im Planungsprozess stellte sich heraus, dass die erste Kostenschätzung deutlich zu niedrig war, und dass für den Ausbau der Bestandsstrecke aufwendige Planfeststellungsverfahren erforderlich sind, die eine Umsetzung im Jahr 2029 unrealistisch erscheinen lassen. Daher musste der Maßnahmenumfang für das Jahr 2029 zunächst angepasst werden. Auch bei den durch das Land ausdrücklich gewünschten Bahnsteigverlängerungen haben sich die Kosten deutlich erhöht. Da diese Verlängerungen für den Einsatz längerer Züge zwingend erforderlich sind, wird das Land alles daransetzen, um die Finanzierung trotz gestiegener Kosten sicherzustellen.

6. Welche Kenntnisse hatte die Landesregierung gegebenenfalls jeweils zu welchem Zeitpunkt über die Prüfung von 29 Varianten durch die Deutsche Bahn AG sowie über die Festlegung einer Neubaustrecke als Vorzugsvariante, und welche Reaktionen erfolgten daraufhin seitens der Landesregierung (bitte chronologisch darstellen)?

Die Landesregierung hat sich fortlaufend über den Planungsprozess der DB unterrichtet. Hierzu zählten insbesondere öffentlich zugängliche Informationen wie die Internetseite der DB, Pressemitteilungen sowie Medienberichte. Darüber hinaus erfolgte ein Austausch in bestehenden Gesprächsformaten zwischen der DB und dem Land.

Im Jahr 2021 informierte die DB über die Sensitivitätsanalyse und die daraus ermittelten „Grobkorridore“. Im Jahr 2022 wurden auf dieser Basis vier Varianten als mögliche Linienführungen definiert.

Die Festlegung auf die Vorzugsvariante erfolgte nach Kenntnis der Landesregierung nach Aufforderung des Bundes durch die DB. Die DB veröffentlichte die ermittelte Vorzugsvariante im Jahr 2025.

Die Reaktionen des Landes erfolgten überwiegend in Form von Pressearbeit. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Landesregierung und die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Welche Kosten-, Risiko- und Zeitannahmen zur Neubaustrecken-Variante lagen der Landesregierung gegebenenfalls seit November 2022 jeweils vor, und auf welcher fachlichen oder administrativen Grundlage wurden diese Annahmen bewertet oder zur Kenntnis genommen?

Die Kosten wurden - je nach Methodik - auf zwischen 6,7 und 14,5 Milliarden Euro beziffert. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) lag zunächst bei 1,02 (sofern der Abschnitt Rotenburg–Verden nicht ausgebaut wird). Die Steigerung des NKV auf nunmehr 1,5, wie vom BMV im November 2025 gegenüber Herrn MdB Gastel mitgeteilt, begründete die DB auf Nachfrage damit, dass zuvor das Gesamtprojekt bewertet worden sei, nun erstmals ausschließlich die Hochgeschwindigkeitstrasse. Die Kostenstruktur und Nutzenbewertung der Neubaustrecke sind nach wie vor nicht transparent. Die DB konnte bislang nicht eindeutig erläutern, welche Komponenten - etwa SPNV-Halte, eine Verbindungskurve in Hannover oder Maßnahmen in den Ballungsräumen - in die Berechnung eingeflossen sind. Die Landesregierung sieht daher weiteren Klärungsbedarf mit dem Bund, insbesondere zur Nachvollziehbarkeit des NKV und der Bewertung des regionalen Nutzens.

8. Welche Beteiligungs- oder Informationsformate für betroffene Kommunen, Regionen und Verbände hat die Landesregierung gegebenenfalls seit November 2022 initiiert, eingefordert oder verbindlich eingefordert (bitte mit Zeitplan und Zuständigkeit angeben)?

Die Landesregierung erwartet, dass die erforderlichen Beteiligungs- und Informationsformate durch die DB sichergestellt werden. Als Vorbild kann der Runde Tisch zum Ausbau Rotenburg–Verden dienen.

Beteiligungsformate zu großen Schienenprojekten verfehlen aus der Sicht der Landesregierung ihren Zweck, wenn sich zeigt, dass diese nicht zur Lösungsfindung genutzt werden und deren Ergebnisse im weiteren Planungsverlauf nicht berücksichtigt werden. Zunächst gilt es, das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord zu sichern und zu signalisieren, dass Beteiligungsformate ernst gemeinte Ansätze für eine verbindliche und beschleunigte Planung von Infrastrukturmaßnahmen sind.

9. Welche konkreten nächsten Schritte sind seitens der Landesregierung gegebenenfalls vorgesehen, um den weiteren Planungsprozess zum Projekt Hannover–Hamburg landespolitisch zu begleiten oder zu steuern (bitte unter Angabe von Zeitrahmen, Zuständigkeiten und Zielsetzung angeben)?

Angesichts der immensen Kosten einer Neubaustrecke und des Umsetzungszeitraums weit nach 2050 ist es aus Sicht der Landesregierung vorrangig, umgehend mehr Kapazitäten zu schaffen. Hierzu wird die Landesregierung erneut auf den Bund und die DB zugehen.