



Herrn  
Michael Grosse-Brömer MdB  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Michael Theurer, MdB  
Parlamentarischer Staatssekretär  
Beauftragter der Bundesregierung  
für den Schienenverkehr

Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Postanschrift:  
11030 Berlin

Datum: Berlin, 15.06.2023  
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Kollege,

Ihre Frage Nr. 076/Juni:

*Ist die Bundesregierung mit mir der Auffassung, dass mit dem Gesetzentwurf zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, namentlich durch den Passus zur Höchstgeschwindigkeit von mind. 250 – 300 km/h im Abschnitt Hannover - Hamburg (Bundestagsdrucksache 20/6879, S.81), die gefundene Kompromisslösung des Dialogforums Schiene Nord 2015 zu Alpha-E missachtet wird, und wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass der Ausbau der Bestandsstrecke dennoch ermöglicht wird und damit die Ergebnisse aus dem Dialogforum und die Interessen der Bevölkerung vor Ort noch berücksichtigt werden können, damit deren Vertrauen nicht enttäuscht wird?*

beantworte ich wie folgt:

Nein. Der Beschluss des Dialogforums Schiene Nord (DSN) im Jahr 2015 hatte zum Ziel, durch einen Ausbau der Bestandsstrecken möglichst schnell mehr Kapazität für den Personen- und Güterverkehr zu schaffen. Dies setzt die DB Netz als Vorhabenträgerin jetzt um.

Nach dieser Prämisse wurde zunächst ein zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Rotenburg – Verden geplant. Der Deutsche Bundestag hat bereits im Jahr 2021 im Zuge einer parlamentarischen Befassung diesem Ausbaukonzept zugestimmt, das für eine erhöhte Redundanz der Verbindung Hamburg – Hannover schnell umgesetzt werden muss. Diese zusätzliche Kapazität wird für die Umfahrung des Abschnitts



Seite 2 von 2

Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover während der in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts anstehenden Generalsanierung dringend benötigt. Diese Generalsanierung ermöglicht nicht nur die Erneuerung der durch die starke Belastung verschlissenen Infrastruktur, sondern auch einmalige Chancen einer Steigerung von Kapazität und Streckengeschwindigkeit durch eine Optimierung der Spurpläne und eine Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Im Zuge der Generalsanierung soll so viel von dem Optimierten Alpha-E umgesetzt werden wie möglich und so der Bezug zu den Beschlüssen des DSN hergestellt werden.

Allerdings haben sich seit 2015 Rahmenbedingungen und Anforderungen an ein modernes und leistungsfähiges Schienennetz massiv verändert. Wir müssen daher sehr schnell untersuchen, welche Defizite nach den im Zuge der Generalsanierung umzusetzenden Maßnahmen noch verbleiben und durch weitere Aus- und Neubauten beseitigt werden müssen. Zugleich gilt es, die Interessen und Wünsche der Region und der Menschen vor Ort zu berücksichtigen. Neue Städte und Regionen könnten mit attraktiven Nahverkehrsangeboten erschlossen werden.

Vorbereitend hat das BMDV die DB Netz AG beauftragt, verschiedene noch offene Fragen wie insbesondere den regionalen Nutzen der Planung zu klären bzw. entsprechende Konzepte zu erarbeiten. Parallel prüft das Eisenbahn-Bundesamt die bisher von der DB Netz AG erarbeiteten Ergebnisse.

Nur mit mehr Kapazitäten und der nachhaltigen Beseitigung von Engpässen bleibt die Schiene wettbewerbsfähig und kann ihren Teil zum Klimaschutz beitragen.

Die zwischenzeitlich mit Blick auf die Klimaschutzziele und die damit verbundene Verkehrsverlagerung gestiegenen Anforderungen an die Schiene bestärken diese Erkenntnisse. Zugleich gilt es, die Interessen und Wünsche der Region und der Menschen vor Ort zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Theurer