

Kostenexplosion bei der Neubaustrecke Hannover – Hamburg

Fertigstellung womöglich erst in 38 Jahren!

Bohlsen, 8. Dezember 2025. Das Bundesministerium für Verkehr hat den Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorhaben ABS/NBS Hannover - Hamburg an den Bundestag weitergeleitet. Diese Dokumente enthüllen die erschreckende Wahrheit über dieses Projekt:

- **Zielmarke für den ersten Zug auf der Strecke ist 2050, allerdings werden als Risiko weitere 13,5 Jahre Bauzeit gesehen. Fertigstellung wäre dann 2063!**
- Die Baukosten werden mit 8,804 Mrd. Euro (Gesamtwertumfang, GWU) angegeben, allerdings sind hier noch zahlreiche Baukosten- und Verzögerungsrisiken ausgeblendet. Die **Gesamtwertprognose (GWP)**, wie sie auch in der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) als der Maßstab vereinbart ist, beinhaltet auch diese Risiken und die DB InfraGo berechnet hierfür **14,121 Mrd. Euro**.
- Auf Basis der Gesamtwertprognose ergibt sich ein **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,935**. Auf einer realistischen Kostenbasis ist das Projekt somit **unwirtschaftlich**.
- Die **Forderungen der Region wurden fast alle abgelehnt**. Diese würden nochmals 4,994 Mrd. Euro ausmachen.
- Die **Regionalbahnhöfe** sind anscheinend nur als Lockmittel angesetzt, Gelder wurden hierfür nicht berücksichtigt.
- Die Strecke nutzt erst, wenn die letzte Schiene verlegt ist, dies gilt insbesondere, weil es keine Anbindung an andere Strecken (z.B. Amerikalinie) geben soll.
- Eine Trassenbündelung mit der A 7 bzw. der B 3 wird in den Dokumenten immer wieder betont, dabei liegt die Trasse ganz überwiegend einige Kilometer von der A 7 bzw. B 3 entfernt. **Das Gebot der Trassenbündelung wird nicht eingehalten**.
- Die nach dem niedersächsischen Raumordnungsrecht zwingend notwendige **Raumverträglichkeitsprüfung wurde nicht durchgeführt**.
- Eine **Bürgerbeteiligung**, wie sie nach dem "Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung" des Verkehrsministeriums erforderlich gewesen wäre, hat nicht stattgefunden.

Die Dokumente der Bundestagsbefassung sind als Anlage beigefügt. Nachfolgend werden die zuvor angeführten Aussagen näher erläutert, und es wird auf die jeweilige Seite der Dokumente verwiesen:

Fertigstellung 2050 bis 2063

Für die Inbetriebnahme ist im Rahmenterminplan 2050 geplant.¹⁾ Allerdings steht darunter der folgende Absatz:

"In der Gesamtwertprognose (GWP) wurden die Risikosachverhalte auch auf mögliche terminliche Auswirkungen hin bewertet. Die daraus resultierende, mögliche Verzögerung des Vorhabens u.a. aufgrund von Verzögerungen im Planrechtsverfahren, Ressourcenengpässen bei beauftragten Baufirmen und Dienstleistern, Unwägbarkeiten aus Baugrund und Vermessung sowie baubetrieblichen Einschränkungen liegt, bezogen auf die Inbetriebnahme, bei insgesamt 13,5 Jahren."

Aus der Erfahrung vergangener Neubaumaßnahmen ist bekannt, dass solche Risiken nicht zu vernachlässigen sind. Eine Fertigstellung erst im Jahr 2063 dürfte also keinesfalls unrealistisch sein.

Die Gesamtwertprognose (GWP)

In der Kostenschätzung wird zunächst der Gesamtwertumfang (GWU) mit nominal 8,8 Mrd. Euro angegeben. Allerdings werden hierbei systematisch bestimmte Risiken und Bauzeitrisiken außer Acht gelassen. Diese Risiken ergeben einen Risikoaufschlag von 5,32 Mrd. Euro. Die Gesamtwertprognose (GWP) berücksichtigt diesen Risikoaufschlag und somit ergibt sich ein Wert von 14,12 Mrd. Euro für die Gesamtkosten.²⁾ In der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung ist ausdrücklich festgehalten, dass die Gesamtwertprognose den Gesamtwertumfang als Bewertungskriterium ersetzt.³⁾

Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,935

Die DB InfraGo berechnet auf der Basis der des Gesamtwertumfangs (GWU) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,5. Dieses ist zwar die übliche Berechnung, aber gerade bei langlaufenden Projekten, bei denen die Gesamtwertprognose (GWP) erheblich nach oben abweicht, ist dies eine massive Beschönigung der wahren Verhältnisse. Risiken von erheblichem Ausmaß bleiben so bei der Kostenseite einfach unberücksichtigt. Die Gesamtwertprognose ist um den Faktor 1,605 höher als der Gesamtwertumfang. Entsprechend ergibt sich für das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf Basis der Gesamtwertprognose: $1,5 / 1,605 = 0,935$. Bei einer realistischen aktuellen Einschätzung der Wirtschaftlichkeit ergeben sich also höhere Kosten als Nutzen, das Projekt ist somit unwirtschaftlich. Interessant ist, dass das Bundesverkehrsministerium bei der Fehmarnbeltanbindung beide Werte für das NKV berechnet hat und hierzu folgendes geschrieben hat: „Unter Berücksichtigung der o.g. Risikokosten des GWP ergäbe sich weiterhin eine positive Wirtschaftlichkeit (NKV von 1,1).“⁴⁾ Wurde diese Berechnung jetzt weggelassen, weil sich mit einem Wert von 0,935 keine Wirtschaftlichkeit ergibt?

PROJEKTBEIRAT ALPHA-E

PRESSEMELDUNG 4/2025

Forderungen der Region

Die Forderungen der Region betreffen insbesondere besseren Schallschutz, Erschütterungsschutz, Erhalt von Wegebeziehungen, Wildbrücken und eine regionale Anbindung. Das Eisenbahnministerium schreibt hierzu: "Durch die Regionen vor Ort wurden zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante, die über die gesetzlichen Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt werden konnten, erhoben. Sollten diese Forderungen im Zuge der Projektrealisierung umgesetzt werden, würde dies zu Mehrkosten und einer damit verbundenen deutlichen Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors führen.

Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region nicht zur Umsetzung empfohlen werden."⁵⁾

Regionalbahnhöfe

Die DB InfraGo hat zwar im Rahmen ihrer Planungen eine aufwendige Visualisierung eines Regionalbahnhofes in Soltau vorgenommen. Gelder für Regionalbahnhöfe sind aber wie bei den anderen Forderungen der Region nicht berücksichtigt worden. Die Kostenschätzung für die Regionalbahnhöfe wird mit 595,6 Mio. Euro angegeben.⁶⁾ Bezahlen sollen diese Kosten das Land Niedersachsen und die Kommunen.⁷⁾ Das Land müsste zudem noch den Betrieb des Regionalverkehrs bezahlen. Finanzielle Mittel hierfür fehlen allerdings sowohl beim Land als auch bei den Kommunen.

Trassenbündelung

Das raumordnerische Gebot der Trassenbündelung wird mit Füßen getreten: Nicht einmal auf 10 Prozent der Strecke gibt es eine Bündelung, dies ist im Wesentlichen ein Streckenabschnitt bei Soltau.⁸⁾ Ansonsten läuft die Strecke überwiegend Kilometer von der A 7 beziehungsweise B 3 entfernt durch die freie Landschaft.

Raumordnung

Für Neubaustrecken ist eine Raumverträglichkeitsprüfung zwingend erforderlich, erst auf dieser Grundlage kann ein Bundestagsbeschluss eine konkrete Strecke festlegen. Stattdessen wird von der DB InfraGo auf die vollkommen intransparente Untersuchung durch den Vorhabenträger selbst verwiesen.⁹⁾ Auf diese Weise werden die Beteiligungsrechte der Öffentlichkeit bei der Trassenfindung komplett ausgehebelt.

Bürgerbeteiligung

Die DB InfraGo hat bisher keine Bürgerbeteiligung im eigentlichen Sinne durchgeführt. Zu ihren Infoveranstaltungen hat sie folgendes geschrieben: „Entlang von unterschiedlichen

PROJEKTBEIRAT ALPHA-E

PRESSEMELDUNG 4/2025

Themeninseln können sich alle Interessierten über die verschiedenen Aspekte der Neubauplanung informieren, ähnlich einem Tag der offenen Tür.“ Dies war kein Beteiligungsformat. In einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für Verkehr heißt es, dass „... die Bürger von Beginn an umfassend und transparent im Sinne einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung an den Verfahren beteiligt werden.“

Fazit

Die Gesamtwertprognose wurde in der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung festgeschrieben, um den ständigen und massiven Kostensteigerungen bei großen Infrastrukturprojekten entgegenzuwirken. Wenn man diese dann aber für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors nicht anwendet, ist das Schönfärberei. Ein unwirtschaftliches Projekt wird so als vermeintlich wirtschaftlich dargestellt.

Die Überlastung der Bahnstrecken im norddeutschen Raum ist Realität, es braucht schnellstmögliche Verbesserungen. Dies war schon eine Erkenntnis im Dialogforum Schiene Nord, und diese trifft immer noch vollends zu. Eine Neubaustrecke, die frühestens in **25 Jahren**, vielleicht auch erst in **38 Jahren** fertig ist, nützt leider gar nichts für die aktuellen Probleme. Es ist sogar noch schlimmer, denn durch die weitere Planung dieser Neubaustrecke würden Ressourcen gebunden und die dringend notwendigen Kapazitätserweiterungen würden weiterhin blockiert werden, wie es bereits bei der Y-Trasse in der Vergangenheit der Fall war.

Für den **Klimaschutz** ist diese Neubaustrecke eine Katastrophe. Deutschland will bis 2045 klimaneutral werden, Niedersachsen sogar bis 2040. Der Bau der Strecke würde die CO2-Bilanz also noch weit über den Zeitpunkt der angestrebten Klimaneutralität hinaus belasten, ohne dass es bis dahin irgendeine CO2 Einsparung gäbe.

8.725 Zeichen

- 1) Anlage 2_DB InfraGO AG_Einzelvorstellung.pdf, S. 21
- 2) Anlage 2_DB InfraGO AG_Einzelvorstellung.pdf, S. 17
- 3) <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2020/10/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf> (Anlage 9.2 unter I.1.6.)
- 4) <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2020/10/1915240.pdf> (S. 7)
- 5) Anlage 1_Eisenbahn-Bundesamt_Empfehlung und Prüfbericht.pdf (Seite 14)
- 6) Anlage: NBS Hamburg-Hannover_BMV-Bericht.pdf, S. 18, Kernforderung 5
- 7) Anlage: NBS Hamburg-Hannover_BMV-Bericht.pdf, S. 13
- 8) <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/hannover-hamburg.html#ErgebnisstechnischeVorplanung> (interaktive Karte der Strecke)
- 9) Anlage: NBS Hamburg-Hannover_BMV-Bericht.pdf, S. 4