

Y-Trasse als Mitbestimmungsmodell

Niedersachsen und Deutsche Bahn setzen auf Bürgerdialog / Ergebnis soll bindend sein

Das klassische Y? Oder besser der Ausbau der bestehenden ICE- und Güterzuglinien? Anwohner, Kommunen, Wirtschaft und Verbände sollen über die künftigen Bahntrassen zwischen Hannover, Bremen und Hamburg mitbestimmen dürfen. Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) will gemeinsam mit der Deutschen Bahn einen Bürgerdialog durchführen lassen, aber auch gleichzeitig den Rechtsweg gegen solche Projekte verkürzen.

VON PETER MLODOCH

Hannover. „Wir wollen einen transparenten und ehrlichen Dialog führen und die Varianten gemeinsam bewerten“, erklärte Wirtschaftsminister Lies am Montag in Hannover. Angesichts wachsender Warenströme insbesondere bei den Hafenhinterland-Verkehren dürfe man Entscheidungen nicht noch weiter hinauszögern. „Unser Ziel muss es sein, Güter in Zukunft verstärkt über die Schiene zu transportieren. Das Beteiligungsverfahren sei ergebnisoffen; die Bahn habe zugesichert, nur die Trasse mit der größten Akzeptanz auch für den Bundesverkehrswegeplan anzumel-

den. Sonst mache das Ganze keinen Sinn. „Die Beteiligung hat keine Alibi-Funktion“, versicherte der Minister.

Vier Hauptmodelle stehen dabei zur Auswahl: Da ist zunächst die Anfang der 90er-Jahre entwickelte, klassische Y-Trasse, eine ursprünglich für superschnelle Personenzüge konzipierte Neubau-Strecke von Hannover, die sich in der Heide bei Visselhövede teilt und sich später mit den bestehenden, dann aber noch auszubauenden Bahnlinien nach Bremen und Hamburg verbindet. Mit prognostizierten 2,7 Milliarden Euro (Stand 2011) ist sie die teuerste Variante. Laut Bahn wären hier aber lediglich 2000 Wohneinheiten betroffen.

Mit 2,5 Milliarden Euro fast genauso teuer käme der Ausbau im Bestand, nämlich die Erweiterung der bisherigen ICE-Strecke von Hannover nach Hamburg auf vier Gleise zwischen Stelle und Uelzen sowie drei Gleise zwischen Uelzen und Celle. 55 000 Wohneinheiten wären betroffen. Die Bahn sieht außerdem vor allem bei einigen Ortsdurchfahrten extreme Probleme. Als Alternative gilt daher eine Neubaustrecke insbesondere für den Güterverkehr quasi parallel zur ICE-Trasse zwischen Ma-

schen und Unterlüß. Als vierte Variante befindet sich schließlich das Güter-Y im Spiel, eine Neubaustrecke durch die Heide zwischen Maschen über Soltau nach Celle, verbunden mit dem Ausbau der alten Amerika-Linie von Westen nach Osten zwischen Langwedel und Uelzen.

Ein Jahr lang soll nun eine Runde von etwa 80 Vertretern aus Landkreisen, Umweltverbänden, Handwerks- und Industrie-

kammern sowie Bürgerinitiativen unter der Moderation eines unabhängigen Beraters diese vier Varianten unter den verschiedenen Gesichtspunkten bewerten. Die Kosten von rund einer Million Euro für den Dialog würden sich Bahn und Land teilen. Am Ende, so schwebt es Lies als Idealfall vor, bleibe eine Streckenführung mit einer sehr hohen Akzeptanz übrig. Diese solle dann, selbst wenn es sich nicht um die kostengünstigste handele, weiter nach den gesetzlichen Vorgaben geplant und auch möglichst zügig gebaut werden.

Den Baubeginn erwartet Minister Lies allerdings „nicht vor 2020“. Um die Verfahren abzukürzen, sollte für Klagen wie bei anderen großen Verkehrsprojekten – etwa der Elbvertiefung – das Bundesverwaltungsgericht in erster und als einzige Instanz zuständig sein, forderte der Wirtschaftsminister. Entscheidend sei nicht ein langer Rechtsweg; es gehe vielmehr darum, im Vorfeld der Planungen eine breite Zustimmung der Bevölkerung zu erzielen. Unabhängig von den vier Y-Varianten solle aber auf jeden Fall schon jetzt der Ausbau der Amerika-Linie vorangetrieben werden. **Kommentar Seite 2**



Minister Olaf Lies (rechts) im Gespräch mit einem Gegner der Y-Trasse. FOTO: DPA