



Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V.  
Regionalgruppe Ostheide – Ekehard Niemann, Varendorfer Str. 24  
29553 Bienenbüttel, 0151-11201634, [ekehard.niemann@freenet.de](mailto:ekehard.niemann@freenet.de)

## Pressemitteilung

### Dialogforum beschließt Verkehrswert-Kriterien für Trassenauswahl

Trotz streckenweise ermüdender Debatten und trotz des undurchsichtig-hinhaltenden Taktierens von Bundesverkehrsministerium und Deutsche Bahn AG hat die deutliche Mehrheit der Bürgerinitiativen, Landräte und Kommunalvertreter bei der 4. Sitzung des „Dialogforums Schiene Nord“ am 19.6. in Celle deutliche Pflöcke eingeschlagen - für eine wirksame, umwelt-, regional- und sozialverträgliche Lösung für die Seehäfen-Hinterland-Verkehre. Zur Begründung dieser Einschätzung verweist der Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen (LBU) auf die **Verankerung wichtiger gemeinsamer Verkehrswert-Kriterien** für die anstehende Entscheidung des Forums zwischen Trassen-Alternativen im Dreieck Hamburg-Bremen-Hannover:

Großen Konsens bei den Dialogforums-Teilnehmern gab es demnach beim Kriterium „**Realisationszeit**“, weil auf den jetzt schon überlasteten Schienenwegen schon bald deutliche Engpässe zu erwarten sind und weil Neubaustrecken wegen der Raumordnungsverfahren mindestens 5 Jahre später fertig würden als Ausbaustrecken. Das ebenso verabschiedete Kriterium „**schrittweise Inbetriebnahme**“ zielt darauf, solche Engpässe frühzeitig durch den Ausbau von Teilstrecken zu entschärfen – Ort und Zeitpunkt dieser zu erwartenden Engpässe sollen jetzt rasch durch eine Detailanalyse ermittelt werden. Weil das pauschale Berechnungsschema des Bundesverkehrswegeplans (für die Nutzen-Kosten-Verhältnisse sämtlicher Verkehrsprojekte) den Personenfernverkehr sehr stark berücksichtigt und so den speziellen Zielen der Seehäfen und der Region nicht gerecht wird, will das Forum den **Nutzen der verschiedenen Varianten in Bezug auf Schienengüterverkehr und Schienenpersonennahverkehr** besonders betonen. Auch dürften Bahnhöfe wie Lüneburg oder Uelzen nicht von ICE- und IC-Anschlüssen abgekoppelt werden (Kriterium „**Nutzen des Schienen-Personenfernverkehrs in der Region**“).

Ein mögliches K.O-Kriterium für Neubaustrecken könnte laut LBU das verankerte Kriterium „**Be- und Entlastung von Bahnknoten**“ werden, weil z.B. Hannover bereits jetzt überlastet sei und zusätzliche Schienenverkehre nicht aufnehmen könne. Deshalb sei es nicht hinnehmbar, dass der vom Bundesministerium beauftragte Planer (Firma BVU) die ungelöste Bahnknotenproblematik bei der Bewertung von Trassenvarianten einfach ausklammere: „Es ist vollständig unsinnig,“ so LBU-Vertreter Ekehard Niemann, „dass man Strecken plant und hoch bewertet, obwohl deren Verkehre dann durch die überlasteten Knoten nicht mehr hindurch

kämen.“ Dies werde zusätzlich unsinnig durch die Tatsache, dass es ja klare Alternativen gebe, die die Nord-Süd-Verkehre schon weit nördlich von Hannover auf den belastungsfähigen Bahn-Ostkorridor (über Sachsen-Anhalt, Thüringen und Bayern) nach Südosten und nach Süden führen könnten. Die im hiesigen politischen Raum weitgehend favorisierte „Alpha-Trasse“ plane deshalb den Ausbau der Amerikalinie (Bremen – Uelzen – Stendal) und die Fortsetzung der bestehenden Dreigleisigkeit von Stelle weiter über Lüneburg bis nach Uelzen (und damit zur Amerikalinie und zum Ostkorridor).

Der LBU betonte, dass auf die Anwohner der Ausbaustrecke zwischen Lüneburg und Uelzen **keine zusätzliche Lärmbelastung** zukommen dürfte: Bei einem weiteren Gleis entstünde ein strikter Rechtsanspruch auf verbesserten Lärmschutz, während Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken zur Verlagerung der Güterverkehre auf die Bestandsstrecken führen würden - und damit zu gesteigerter Lärmbelastung (ohne Lärmschutz-Anspruch). Dies sei kürzlich bei einer Veranstaltung in Suderburg von unabhängigen Lärmschutz-Experten eindeutig bestätigt worden, die auch Möglichkeiten deutlicher Lärmschutz-Verbesserungen aufgezeigt hätten.

Auch für die **noch zu beratenden Entscheidungskriterien im Bereich „Umwelt/Natur“ und „Region/Soziales“** deutet sich laut LBU an, dass sich das Prinzip „Ausbau vor Neubau“ durchsetzen könne. Den Experten-Vorträgen beim Dialogforum lasse sich entnehmen, dass die Belastungen durch Zerschneidung und Verlärmung bei Neubautrassen deutlich höher ausfallen würde als bei einem Ausbau vorhandener Strecken mit entsprechend verankertem Lärmschutz-Verbesserungs-Anspruch. Zudem müsse vor jeder Zerschneidungs-Trasse zwingend nachgewiesen werden, dass es dazu keine zumutbare Alternative gebe.

Deutlichen **Ärger und Protest aus den Reihen des Dialogforums** gab es an etlichen Stellen wegen des Verhaltens des Bundesverkehrsministeriums und dessen vorgelegten Analysen und Prognosen. Beim Forum wollte der Vertreter des Ministeriums denn auch nicht zusagen, die von seinem Gutachter (BVU) selbst angeregte Optimierung der Alpha-Variante zeitnah durchrechnen zu lassen. Kritik gab es auch an dem mit der Durchführung des Dialogforums beauftragten Unternehmen vom Hoff, das die seit vielen Wochen vorliegenden Fragen von Bürgern und Forumsbeteiligten immer noch nicht strukturiert zur Beantwortung an Ministerien und Experten weitergeleitet habe.

Aufsehen erregte auch der vom LBU geäußerte **Verdacht, dass das ministerielle BVU-Gutachten zu Kapazitätsengpässen politisch manipuliert worden sein könnte**: In der Version vom April sei der Alpha-Variante noch ausdrücklich zugestanden worden, dass sie die Kapazitätsengpässe (so wie angeblich auch die alte Y-Trasse und die Variante Ashausen-Unterlüss) lösen könne – im Mai habe man die Alpha-Variante dann ohne jede Begründung einfach weggelassen...