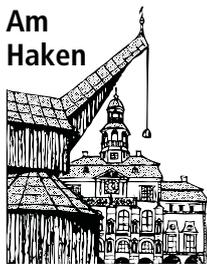


Am Haken



Aus der Spur

Irgendwas war anders, neulich am Hamburger Hauptbahnhof. Wie üblich versuchte ich, mich nach Ankunft und Treppenaufstieg oben in den vorbeiziehenden Menschenstrom einzuklinken, nur dieses Mal klappte es unverhofft gut. Auch das dort entlang der Shops sonst herrschende Durcheinander wirkte überraschend aufgeräumt, mühelos passierte man einander, kein plötzliches Hakenschlagen war nötig, um einer drohenden Kollision mit entgegenkommenden Rucksäcken oder Kaffeeschlürfern zu entgehen, alles flutschte. Und dann sah ich es: Die Passage war ähnlich einer Landstraße mit Überholverbot längs mit einer durchgezogenen weißen Linie versehen, Pfeile auf dem Boden zeigten die Gehrichtung an: rechts St. Georg, links Mönckebergstraße. Begeistert von dem neuen Gefühl überbrüg ich diesen Marschbefehl sogleich auf die heimische Bäckerstraße, in der immer seltener entspanntes Schlendern möglich ist. Doch dann kamen Zweifel auf: Was, wenn man beim Shoppen mal die Seite wechseln will, aber die durchgezogene Linie nicht überschreiten darf? Muss man, um ein Knöllchen zu vermeiden, dann erst bis zum Markt oder Sand als nächste Wendepunkte gehen, fragt sich jojo

Anzeige

Restaurantsinstitut
ahorntrauerhilfflips
Lüneburg | Sandowick | Reppenstedt

Eigener Andachtsraum für Trauerfeiern und Abschied.
Lüneburg, Reppenstedt, Bardowick, Deutsch Evern
Tag und Nachruf 04131 24330
www.ahorn-lips.de
Auf Handelswaren **3%**

Einpack... (Cover)

LZ-Lesertelefon

Lüneburg. Sie möchten die Redaktion auf ein Thema aufmerksam machen oder Kritik üben? Rufen Sie an beim LZ-Lesertelefon. Heute zwischen 12 und 13 Uhr erreichen Sie unter **04131 740380** Redakteur **Frank Füllgrabe** (ff) aus dem Kulturressort.

Empfang der Liberalen

Lüneburg. Zu einem Neujahrsempfang am Sonntag, 22. Januar, im Lokal Comodo, Obere Schrangerstraße 23, lädt die Lüneburger FDP ein. Zu Gast ist dort ab 11 Uhr die stellvertretende Bundesvorsitzende der Liberalen, Katja Suding, die zugleich Vorsitzende der FDP-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft ist. Sie wird unter dem Titel „Mut, Optimismus, Fortschritt und was Deutschland sonst noch braucht!“ sprechen. Anmeldungen per E-Mail an kontakt@fdplueenburg.de, lz

„Wir reden nicht über das Wie“

Info-Veranstaltung zum Bahnstrecken-Ausbau – Oberbürgermeister fordert Raumordnungsverfahren

VON KLAUS RESCHKE

Lüneburg. Mit lautem Trommeln auf dem Marktplatz, mit Trillerpfeifen und anschließendem Protestmarsch zur Ritterakademie machten rund 100 Anwohner der Bahnstrecke Lüneburg-Uelzen gestern ihrem Unmut gegen den geplanten Bau des dritten Gleises – der sogenannten Variante Alpha E – Luft. In der Ritterakademie fand auf Einladung der Deutschen Bahn in Lüneburg die erste Infoveranstaltung zum Ausbauprojekt Hamburg-Bremen-Hannover statt.

Um 396 Kilometer soll das Schienennetz in Niedersachsen, Bremen und einem Teil Nordrhein-Westfalens erweitert werden, um so den zunehmenden Güterverkehr vor allem aus den norddeutschen Seehäfen auch in Zukunft bewältigen zu können (siehe Grafik). So sieht es der Bundesverkehrswegeplan 2030 und das im Dezember 2016 vom Bundestag verabschiedete Bundeschienenbaugesetz vor. Auf die Alpha-Variante E hatten sich 2015 die Mitglieder des Dialogforums Schiene-Nord verständigt, gemäß der Devise: Ausbau vor Neubau (LZ berichtete).

„Möglichkeiten für Umfahrungen wollen wir mit den Betroffenen vor Ort erarbeiten.“

Matthias Hudaff
Bahnmanager

Jetzt also soll es in die Planung gehen – nicht an den betroffenen Bürgern vorbei, „sondern im Dialog mit ihnen“, machte Matthias Hudaff, Leiter des Bahnprojektes Hamburg/Bremen-Hannover gestern in der Ritterakademie deutlich (siehe auch das Interview auf dieser Seite).

Doch bei aller zur Schau getragenen Gesprächsbereitschaft: Widerstand wurde gestern schon bei der Auftaktveranstaltung deutlich. Prominentester Kritiker des Verfahrens ist Lüneburgs Oberbürgermeister Ulrich Mädege



Auf dem Marktplatz demonstrieren Anwohner der Bahnstrecke Lüneburg-Uelzen gegen den geplanten Bau des dritten Gleises.

Foto: t&w

(SPD). Der machte aus seinem Missfallen für die Alpha-E-Variante keinen Hehl. „Wir reden nicht über das Wie, sondern über das Ob“, griff der Lüneburger Rathauschef leicht verändert ein Zitat des Niedersächsischen Wirtschaftsministers Olaf Lies (SPD) auf. Der hatte sich vor wenigen Tagen verärgert über die Kritik aus Lüneburg geäußert und betont, dass das Verfahren nicht mehr neu aufgerollt, sondern nur noch über das „Wie“ der Umsetzung, nicht mehr über das „Ob“ diskutiert werde.

Den Lüneburger Oberbürgermeister beeindruckte das nicht, und er bekräftigte erneut seine Kritik am Dialogforum Schiene-Nord, das 2015 in Celle stattgefunden hatte. „Demokratisch wäre eine Bürgerbefragung vor Ort in der Region“, betonte Mädege. „Fragen Sie die Lüneburger, wie die das finden, wenn täglich 200 Züge mehr mitten durch die Stadt fahren...?“ Für Mädege ist klar: Der Bau des dritten Gleises, um mehr Güter aus den Nordseehäfen auf der Schiene ins Hinterland zu bringen, ist keine Option.

Das hat man womöglich auch in Berlin erkannt, denn entgegen der ursprünglichen Pläne, die nur den Bau des dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen

vorsahen, werden nun auch Orts-umfahrungen für Lüneburg, Deutsch Evern, Bad Bevensen und Uelzen angedacht. Konkrete Pläne dafür gibt es freilich nicht. „Kann es auch noch nicht geben“, verdeutlichte Hudaff, „Möglichkeiten für Umfahrungen wollen wir mit den Betroffenen vor Ort erarbeiten.“ Eine Einschränkung nannte der Bahnmanager dann doch: Die Umfahrungen sollten möglichst nah an der Bestandsstrecke liegen.

Aleine die Planungskosten für das Großprojekt schätzt Hudaff auf einen zweistelligen Millionenbetrag. Geht es nach dem Bahnmanager, soll nächstes Jahr mit den Vorplanungen für den Ausbau des dritten Gleises und womöglich auch für die Umfahrungstrecke(n) begonnen werden.

Die Stadt Lüneburg dagegen drängt jetzt mehr denn je auf ein Raumordnungsverfahren durch das Land Niedersachsen. Die gleiche Forderung stellt auch die Gemeinde Deutsch Evern und der „Verein Anwohner gegen den Ausbau DE21“ (AgaDE21).

Eine Forderung, die Staatssekretär Enak Ferleman (CDU) im Bundesverkehrsministerium ablehnt. Begründung: Das sei beim Streckenausbau nicht notwendig. Und auch die möglichen Um-

fahrungen sieht Ferleman nicht als Neubauten. Im Gegensatz zu Ulrich Mädege. Selbstverständlich wären Umfahrungen Neubaustrecken, sagt der Verwaltungschef. Denn damit die Züge die geforderten Geschwindigkeiten von bis zu 250 Kilometer in der Stunde fahren können, seien nur geringe Radien möglich. Das heißt: „Eine Umfahrung müsste bei Radbruch beginnen und hinter Bad Bevensen auf das Hauptgleis zurückführen.“ Und: „Diese Strecke muss getunnelt oder gedeckelt werden.“

An den Bau des dritten Gleis-

ses glaubt Mädege nicht mehr – „schon aus Lärmschutzgründen“.

Auch der CDU-Bundestagsabgeordnete Eckhard Pols ist mit dem Verfahren unzufrieden: Dass die Kommunen bei der Suche nach möglichen Umfahrungen-Alternativen mithelfen sollen, ist auch für ihn undenkbar. „Das ist Aufgabe der Bahn-Ingenieure!“ Pols abschließend: „Wir werden um ein Raumordnungsverfahren nicht umhin kommen.“

Ein Video zur Demonstration gegen das dritte Gleis gibt es auf www.LZplay.de



Die Grafik zeigt die Strecken des Ausbauprojektes Hamburg/Bremen-Hannover, mit dem die Deutsche Bahn das Schienennetz im Norden zukunfts-fähig machen will.

Grafik: bwp/nh

Erst diskutieren, dann planen

Deutsche Bahn setzt bei Trassenausbau auf Dialog auch mit Anwohnern aus Lüneburg und Deutsch Evern

Lüneburg. Transparenz und Mitsprache lautet das Konzept von Großprojektleiter Matthias Hudaff von der Deutschen Bahn beim geplanten Ausbau bestehender Strecken im Norden, der sogenannten Alpha-E-Variante. Ein Gespräch mit dem Bahnmanager über den Stand des Projektes und das angepeilte Beteiligungskonzept.

Wo hat die Planung bereits begonnen?

Matthias Hudaff: Für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Rotenburg-Verden hat die Vorplanung bereits begonnen. Im vergangenen Jahr gab es bereits drei Runde Tische in der Region.

Wie funktioniert der Dialog mit den Anliegern an den Runden Tischen?

Wir setzen auf den transpa-

renten, direkten Dialog mit den Betroffenen. Wir haben keine fertigen Pläne in der Schublade. Wir bekommen eine gute Rückmeldung. Die Bürgerinitiativen liefern wertvolle Hinweise. Wir geben auch die klare Ansage: Wir sind nicht für jede Forderung der richtigen Adressat, können nicht jeden Wunsch erfüllen.

Diskutieren ohne feste Pläne, ist das nicht ungewöhnlich? Wie reagieren die Bürger auf den offenen Kurs, bei dem alle Unterlagen vorab einsehbar sind?
Für viele ist es schwierig, die Transparenz wahrzunehmen. Wir müssen viel Werbung dafür machen. „Was wollen Sie, Sie haben doch noch keine Pläne?“, meinen manche. „Sehen Sie, die zeichnen wir erst, nachdem wir mit Ihnen geredet haben“, sagen

wir dann. Auch denjenigen, die meinen, stärker betroffen zu sein und protestieren zu müssen, wollen wir zeigen: Ihr könnt für Lösungen arbeiten.

Ein Dialogforum aus Kommunen, Verbänden und Experten hat 2015 eine Variante für den Ausbau bestehender Stre-

cken ausgearbeitet. Wird diese Alpha-Variante nun so auch umgesetzt?

Der neue Bundesverkehrswegeplan hat den Ausbau auf der Basis des Dialogforums umrissen und ergänzt. Auf der Strecke Hamburg-Hannover will der Bund die Geschwindigkeit erhöhen und die Fahrzeit für ICE-Zü-

ge um elf Minuten verringern. Neben einem dritten Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen soll eine Ertüchtigung der Strecke bereits ab Ashausen und weiter nach Celle, Hannover und Lehrte einbezogen werden.

Was sind die nächsten Schritte?

Die Ausgestaltung des Streckenausbau im Bereich Lüneburg-Uelzen im Dialog mit der Bevölkerung entlang der Spielräume des Bundesverkehrswegeplans zu entwickeln und dabei die sich bietenden Chancen zu nutzen, hat Priorität. Die Deutsche Bahn ist bezüglich der Ausgestaltung nicht vorfestgelegt. Die Informationsveranstaltung ist für uns der Auftakt für den konstruktiven Dialog mit der Region.
Das Gespräch führte Michael Evers (In)

Zur Person

Matthias Hudaff war zuletzt Leiter des Großprojekts auf der Strecke von Karlsruhe nach Basel. Davor verantwortete der studierte Bauingenieur das Großprojekt Nord-Süd-Achse Berlin. Zuständig war er außerdem für die Flughafen-S-Bahn in Hamburg, den dreigleisigen Ausbau der Strecke Stelle-Lüneburg sowie den Um- und Neubau der Hauptbahnhöfe Rostock, Kiel und Lübeck.

