

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Peter Meiwald, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Alternativen zur Y-Trasse – Transparenz und Chancengleichheit im Dialogverfahren

Seit vielen Jahren wird intensiv um das Infrastrukturprojekt Y-Trasse (Neubaustrecke/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover) für den Bahnverkehr in Norddeutschland gestritten. Ursprünglich als Bahnhochgeschwindigkeits-trasse für den Schienenpersonenfernverkehr geplant, wurde die Zielsetzung um die Nutzung für den Güterverkehr zur Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen erweitert. Es bestehen Zweifel an der Wirtschaftlichkeit und dem verkehrstechnischen Nutzen des Vorhabens und darüber, ob die angestrebten zusätzlichen Kapazitäten nicht sowohl kostengünstiger als auch ökologisch verträglicher durch den Ausbau bestehender Strecken erreicht werden können.

Im Auftrag des Bundes hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) Alternativen zur klassischen Y-Trasse erarbeitet und daraufhin im Februar 2014 insgesamt fünf Alternativvarianten und eine Ergänzungsvariante vorgestellt (www.deutschebahn.com/file/de/2192462/4faAnHjaAOggAhdqxVWL3cetEUg/6164394/data/Y-Alternativen.pdf).

Um die Diskussion zu einem Ergebnis zu führen, hat das Land Niedersachsen gemäß Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DB AG das Dialogverfahren „Dialogforum Schiene Nord“ eingerichtet. In einem fairen und transparenten Diskussionsprozess sollen alle betroffenen Akteure, Expertinnen und Experten sowie die Bürgerinnen und Bürger in die Diskussion um die verschiedenen Varianten eingebunden werden. Ziel des Verfahrens ist es, Kriterien für die weitere Planung zu definieren und, wenn möglich, eine Empfehlung für eine oder mehrere Trassenvarianten auszusprechen (www.dialogforum-schiene-nord.de/auftrag-dialogforum).

Das BMVI gibt an, keine Vorzugsvariante zu haben. Die Ergebnisse des Dialogforums würden vom BMVI akzeptiert und gingen direkt in den Bewertungsprozess im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 ein (Papajewski, Jürgen, BMVI, Netzkonzeption Schiene Nord im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015, 13. Februar 2015, www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter).

In seiner konstituierenden Sitzung vom 13. Februar 2015 beschloss das Dialogforum Schiene Nord, dass neben den insgesamt fünf plus eine, von der DB AG entwickelten Varianten, drei weitere Varianten zur Diskussion gestellt werden sollen: die VCD-Alternative, der Ausbau der OHE-Strecke sowie die von verschiedenen Bürgerinitiativen favorisierte Alpha-Alternative. Zur vergleichen-

den Betrachtung sollten gleichwertige, grobe Nutzen-Kosten-Analysen der zusätzlichen Varianten durch das BMVI durchgeführt werden; die Ergebnisse sollen zur zweiten Sitzung des Forums am 24. April 2015 vorliegen (Dialogforum Schiene Nord, Dokumentation der ersten Sitzung des Dialogforums vom 13. Februar 2015, www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter).

Bedingung für ein erfolgreiches Verfahren ist ein ergebnisoffener Dialog auf Augenhöhe. Dazu bedarf es Fairness, Transparenz und einen gleichberechtigten Zugang zu Informationen für alle Beteiligten. Die schließlich ausgewählte Trassenführung muss beim Lärmschutz höchsten Anforderungen entsprechen, um die Gesundheit der anwohnenden Menschen bestmöglich zu schützen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Priorität sieht die Bundesregierung beim Prozess zur Trassenauswahl in Bezug auf den Güterverkehr und den Personenverkehr?
2. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Forderung verschiedener Bürgerinitiativen nach einer Finanzierung von beratenden Sachverständigen zur Unterstützung der beteiligten Bürgerinnen und Bürger für einzelne Sachfragen im Rahmen des Dialogforums?
3. Wie wird das BMVI gewährleisten, dass die zusätzlich genannten Varianten den durch die DB AG vorgeschlagenen Varianten vergleichbar gegenübergestellt werden können, und welche Schritte sieht das BMVI vor, um eine vergleichende Bewertung aller im Dialogforum diskutierten Varianten zu ermöglichen?
4. a) Erlaubt die Qualität der durch das BMVI zu erstellende Kosten-Nutzenanalyse eine gleichwertige Betrachtung aller Alternativen (bitte begründen)?
b) In welcher Weise fließt die bei einem Ausbaukonzept von Bestandsstrecken prinzipiell mögliche stufenweise Nutzung fertig gestalteter Abschnitte als positives Merkmal in die Nutzen-Kosten-Analyse ein?
5. Für wann ist die Veröffentlichung der Nutzen-Kosten-Analysen der drei zusätzlichen Varianten vorgesehen, und erlaubt der angestrebte Zeitpunkt eine ausreichende Auseinandersetzung der Beteiligten mit den Ergebnissen zur Vorbereitung der zweiten Sitzung des Dialogforums am 24. April 2015?
6. Welche Schritte werden nach Kenntnis der Bundesregierung unternommen, um die Bürgerinnen und Bürger in den Dialog mit einzubeziehen, die möglicherweise durch die neu aufgenommenen Varianten betroffen sein werden?
7. Werden auch die zusätzlich benannten Varianten im Falle einer positiven Bewertung durch das Dialogforum nach Abschluss seiner Arbeit in das Prüfverfahren des Bundes aufgenommen, wenn ja, in welcher Form, und wenn nein, warum nicht?
8. Beurteilt das BMVI die „klassische Variante“ der Y-Trasse weiterhin als eine mögliche Option?
Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
9. Welche nationalen und internationalen Aus- und Neubaumaßnahmen wurden bei der Erstellung der Verkehrsprognose 2030 als verwirklicht berücksichtigt (bitte auflisten)?

10. Wird die Bundesregierung den Forderungen der Bürgerinnen und Bürger vor Ort im Rahmen des Dialogverfahrens nachkommen und eine differenzierte, nachvollziehbare Bedarfsanalyse für den Schienenverkehr im norddeutschen Raum vorlegen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

11. Auf welchen Annahmen basiert nach Kenntnis der Bundesregierung die Berechnung der Kosten für die von der DB AG genannten Varianten?

Berlin, den 25. März 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

