

# Dr. Niederstadt Rechtsanwalt

Rechtsanwalt Dr. Frank Niederstadt Sonnenweg 16 30171 Hannover

*Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft,  
Verbraucherschutz und Landesentwicklung,  
Hr. Minister Heiner Ehlen  
Abteilung 3  
Calenberger Str. 2  
30169 Hannover*

*Kopie  
Regierungsvertretung Lüneburg  
Herrn Dr. Manthey  
Auf der Hude 2  
21339 Lüneburg*

Dr. jur. Frank Niederstadt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Diplom-Biologe  
Mediator  
Lehrbeauftragter an der  
Universität Lüneburg

Sonnenweg 16  
30171 Hannover

Tel.: 0511 89972 32  
Fax: 0511 89972 41

e-mail: f.niederstadt@web.de

in Kooperation mit:

Jürgen Niederstadt  
Steuerberater  
Sonnenweg 16  
30171 Hannover

Unser Zeichen:  
D3/D1175  
Sekretariat: Ayfer Gecit

Hannover, am  
25.11.2008

## **Verlängerung der landesplanerischen Feststellung für die Y-Trasse**

### **Mandanten:**

**Bürger für eine lebenswerte Wedemark (BLW) e. V.**

**Bürger für Umwelt (BfU) e. V.**

**Umweltschutzverband Bothel/Brockel (BBU) e. V.**

Sehr geehrter Herr Minister Ehlen,  
sehr geehrter Herr Dr. Manthey,  
sehr geehrte Damen und Herren,

hinsichtlich der geplanten Verlängerung der landesplanerischen Feststellung für die Y-Trasse hatten wir uns bereits kürzlich an die Regierungsvertretung Lüneburg mit der Ankündigung dieser Stellungnahme gewandt. Bezüglich der Planungen erlauben wir uns namens der vorgenannten Mandanten auf folgende Bedenken hinzuweisen:

Die landesplanerische Feststellung von März 2001 ist gemäß Ziffer 4.3 auf 8 Jahre befristet. Die Befristung läuft mithin im März 2009 aus. Nach Ziff. 4.3 ist ferner festzustellen, ob das Vorhaben weiterhin vom Vorhabenträger verfolgt wird und ob sich die Gegebenheiten in dem betroffenen Raum so stark verändert haben, dass die raumordnerische Prüfung ganz oder in Teilen erneut durchzuführen ist.

Diese letzte Voraussetzung ist offenkundig gegeben. Doch es scheint beim Vorhabenträger und möglicherweise auch seitens der Planungsbehörden die Neigung gering zu sein, dieser Vorgabe der landesplanerischen Feststellung nachzukommen. Jede Nachplanung komplexer Vorhaben führt bekanntlich zu zeitlichen Verlusten, die häufig misslich erscheinen. Wir weisen jedoch vorsorglich daraufhin, dass spätestens auf der Ebene der Planfeststellungsentscheidung entsprechende Fehler des Raumordnungsverfahrens auf die Rechtmäßigkeit der Planungsentscheidung durchschlagen und dort auch einer Überprüfung durch die Verwaltungsgerichte unterliegen. Eine Abkürzung des Verfahrens an hiesiger Stelle könnte mithin später zu noch größeren Verzögerungen und Problemen führen, die vielleicht noch misslicher wären.

## **1. BESTIMMUNG DER GÜLTIGKEITSDAUER**

Die Festlegung der Gültigkeitsdauer auf 8 Jahre erfolgte nach dem Wortlaut der Landesplanerischen Feststellung in Orientierung an der durchschnittlichen Geltungsdauer der Regionalen Raumordnungsprogramme.

Die Verwaltungsvorschrift zum Niedersächsischen Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (VV-RNOG), führt in Ziffer 2.6.6 „Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung“ aus:

*„Bei der Befristung (§ 16 Abs. 3) kann davon ausgegangen werden, dass nach fünf Jahren eine Landesplanerische Feststellung nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht.“*

Die vorstehend zitierte Verwaltungsvorschrift trägt zutreffend dem Umstand Rechnung, dass sich Rahmenbedingungen im Zeitverlauf entscheidend verändern können, wie es gerade auch bei der hier in Rede stehenden Planung der Fall ist.

## **2. URSPRÜNGE UND GEGENSTAND DER PLANUNGEN ZUR Y-TRASSE**

Die Planungen zum Bau der Y-Trasse fußen auf einem Netzausbauprogramm der Deutschen Bundesbahn aus dem Jahr 1970. Primäres Ziel war eine Fahrzeitverkürzung der Strecke Hamburg – Frankfurt (Main) auf unter drei Stunden.

Im Raumordnungsverfahren (vgl. Dokument Raumordnungsverfahren, Teil A: Allgemeine Beschreibung des Vorhabens, 1. Einleitung, S. 2) ist das Vorhaben wie folgt beschrieben:

„Bei dem Verfahren handelt es sich um den Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Hamburg nach Hannover mit einer Anbindung an Bremen.“

Die Y-Trasse wurde mithin zur Realisierung von Schienenverkehr mit „hohen“ Geschwindigkeiten geplant.

Der Vorhabenträger geht beim Begriff der „hohen“ Geschwindigkeit“ von  $V_{\max}$  300 km/h aus (vgl. Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2007 des BMVBS, Neue Vorhaben Projekt Nr. 4; Entwurfsgeschwindigkeiten: Neubauabschnitt  $V_{\max}$  = 300 km/h, Ausbaustrecke „Bremer Ast“  $V_{\max}$  = 160 km/h). Fahrgeschwindigkeiten von über 200 km/h kommen nach allgemeiner Auffassung ausschließlich für Personenzüge in Betracht. Daher spielt dieser Planungsansatz für den Güterverkehr praktisch keine Rolle. Bei Reisezuggeschwindigkeiten oberhalb von 230 km/h muss derzeit davon ausgegangen werden, dass sich tagsüber auf der Y-Trasse ein Mischverkehr mit Güterzügen aus Sicherheitsgründen verbietet.

Das Raumordnungsverfahren hat zwar Alternativen zur anvisierten Y-Trasse untersucht, diese Alternativen jedoch fast zur Gänze auf das dargestellte Ziel der Fahrzeitverkürzung für den Personenverkehr fokussiert. So wurde die „Variante“ eines Ausbaus vorhandener Strecken im Vergleich zu den Varianten 1 oder 3 vor allem mit der Begründung verworfen, dass die Zielvorgabe „Fahrzeitverkürzung“ nicht erreicht wird. So findet sich in der Landesplanerischen Feststellung unter Ziffer 2.3.5 (S. 16) die Erläuterung:

„Nicht oder nur in sehr geringem Umfang ist mit diesen Maßnahmen eine Fahrzeitverkürzung zwischen den Metropolen zu erzielen.“

### **3. MITTLERWEILE STARKE VERÄNDERUNG DER PLANUNGS-GEGEBENHEITEN**

Nach Aussage des Pressesprechers des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums, Hr. Christan Budde, habe die Deutsche Bahn AG die Pläne zur Realisierung einer Hochgeschwindigkeitstrasse inzwischen geändert. Die ursprüngliche Planung gebe es nicht mehr („Auf dem Y zwischen Hamburg – Hannover und Bremen wird auch Güterverkehr rollen“), wird der Pressesprecher des Wirtschaftsministeriums am 31. Oktober 2008 vom Hamburger Abendblatt zitiert.

Mittlerweile wird die aktuelle Verkehrsdiskussion vom prognostizierten Anstieg des Seehafenhinterlandverkehrs dominiert, wie der Konzernbevollmächtigte der DB AG, Hr. Hans-Jürgen Meyer, auf einer Informationsveranstaltung zur Y-Trasse am 01. Oktober 2008 dargestellt hat. Diese Verkehre sollen sich infolge der Globalisierung mittelfristig signifikant erhöhen. Ein Ausbau des Schienennetzes ist deshalb nun primär für die Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten zur Abwicklung der Hafenhinterlandverkehre erforderlich (vgl. Godehard Weber, DB Netz AG, Regionalbereich Nord, Leiter Regionale Außenbeziehungen, S. 14 der Präsentation aus September 2008). Die Notwendigkeit einer separaten Hochgeschwindigkeitstrasse für den Personenverkehr ist vollständig in den Hintergrund getreten.

Nach den Untersuchungen von Herrn Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer vom Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und Betrieb der Leibniz Universität Hannover aus dem Juni 2007 ist die Y-Trasse aufgrund ihrer Konzeption als Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Personenverkehr aber nicht geeignet, in dem erforderlichen Umfang Güterverkehr zu realisieren (Siefer-Studie: „Ertüchtigung des norddeutschen Eisenbahnnetzes für den wachsenden Schienengüterverkehr“). Die Siefer-Studie stellt nicht nur die vollkommen von den alten Prognosen abweichende Entwicklung der Verkehre dar, sondern schließt mit der ernüchternden Feststellung, dass

„durch Verlagerung des Personenfernverkehrs auf die Y-Trasse ca. 70 Trassen für den Güterverkehr auf der Verbindung Celle – Stelle verfügbar werden. Hiermit können die prognostizierten Mehrverkehre allerdings nicht bedient werden. Eine zeitliche Entmischung bringt nur wenige Trassen für den Güterverkehr in der Nacht, allerdings mit den oben beschriebenen betrieblichen Schwierigkeiten.“

Die Y-Trasse ist ja auch nicht dafür konzeptioniert, um den Güterverkehr und die Hinterlandverbindungen der deutschen, insbesondere der niedersächsischen und Bremischen Seehäfen zu verbessern. Lage und Gestaltungsmerkmale der Y-Trasse wurden auf die Anforderungen einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgerichtet. Planungen für die Bewältigung der stark wachsenden Hafenhinterlandverkehre bedürfen völlig anderer Vorgaben. Auch eine gemeinsame Nutzung der Y-Trasse für Hochgeschwindigkeits- und Güterverkehr in den Verkehrszeiten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs erscheint sinnvoll kaum möglich. Aufgrund der enormen Druckwellen, die Hochgeschwindigkeitszüge mit  $V_{max}$  300 km/h erzeugen, ist eine Begegnung mit Güterzügen aus Sicherheitsgründen bei den derzeitigen Ausbauparametern unzulässig. Es können somit auf einer Trasse nicht wirtschaftlich sinnvoll gleichzeitig Personenschnellverkehr und Güterverkehr abgewickelt werden. Dies schränkt das Transportvolumen der Y-Trasse für den Güterverkehr so stark ein, dass das damalige Trassenkonzept und die jetzigen Anforderungen an eine Verkehrslösung, die die anstehenden Probleme bewältigt, sich zueinander wie ein aliud verhalten.

Auch kann es zur Vorteilsabwägung nicht mehr allein auf den „unternehmerischen Erfolg der DB AG“ ankommen, nachdem mit der Bahnreform 1994 auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in das Verkehrsgeschehen eingebunden sind. Der aus Fahrzeitgewinnen durch das „Y“ angeblich resultierende Ergebnisvorteil für den Personenfernverkehr dürfte außerdem zu hoch eingeschätzt worden sein, wie die statistisch belegten Langzeitergebnisse zum DB-Fernverkehr zeigen. Es fand auch keine Berücksichtigung, dass inzwischen auf gut trassierten herkömmlichen Strecken durchaus eine Ausbauqualität für Geschwindigkeiten bis 230 km/h geschaffen werden kann (vgl. Strecke Hamburg – Berlin sowie die im Bau befindlichen zusätzlichen zwei Gleise im Abschnitt München - Augsburg), so dass die bestehende Strecke über Lüneburg (heute max. 200 km/h) mittlerweile in eine bessere Vergleichsposition zu einem „Y“ gebracht werden könnte.

Mit anderen Worten: Im Hinblick auf die zu lösenden Probleme fehlt es an der inneren Planrechtfertigung für die in der landesplanerischen Feststellung dargestellte Y-Trasse.

#### **4. UNVOLLSTÄNDIGE ALTERNATIVENBETRACHTUNG BZW. BEWERTUNG IM RAHMEN DES RAUMORDNUNGSVERFAHRENS**

Ziffer 2.2 der Landesplanerischen Feststellung definiert abschließend den Zweck des Projektes wie folgt:

1. DIE VERKÜRZUNG DER FAHRZEITEN IM PERSONENVERKEHR ZWISCHEN HAMBURG UND HANNOVER UND ZWISCHEN BREMEN UND HANNOVER,
2. DAS FREIMACHEN VON KAPAZITÄTEN FÜR DEN REGIONALVERKEHR AUF DEN VORHANDENEN STRECKEN UND
3. DIE WEITERE BESCHLEUNIGUNG DES GÜTERVERKEHRS.

Wie bereits festgestellt, stand die Gesamtkonzeption der Y-Trasse von Anfang an unter dem Primat der Realisierung einer Hochgeschwindigkeitstrasse. Die Verbesserung des Güterverkehrs war dabei nachrangig.

Aus dieser Vorgabe heraus schieden Trassenvarianten, die nicht hochgeschwindigkeitstauglich sind, im Vorfeld der landesplanerischen Feststellung pauschal aus. Geprüft wurden nur vier Varianten, die der Zielsetzung Hochgeschwindigkeitstrasse entsprachen. In der Abwägung wurde dabei der Variante 1 (mit dem Verlauf vom Abzweig aus der bestehenden Eisenbahnstrecke Hannover – Hamburg bei Isernhagen, Führung entlang der BAB A 7 davon im Bereich Wedemark auf der Ostseite der Autobahn – bis zum Walsroder Dreieck, Führung südlich der BAB 27 bis Fulde, Überquerung der BAB A 27 nach Norden, Führung westlich von Jeddigen und Wittorf, östlich von Bothel und Brockel bis zum Anschluss an die vorhandene Eisenbahnstrecke Bremen – Hamburg bei Lauenbrück; Abzweig nach Bremen westlich von Stellichte mit Anschluss an die bestehende Eisenbahnstrecke Langwedel – Uelzen bei St. Pauli) der Vorzug gegeben (vgl. LPF Ziff. 1.1).

Für die Lösung der mittlerweile anstehenden Problematik gibt es jedoch vorzugswürdige Alternativen, die vor einer endgültigen Entscheidung zu prüfen und zu gewichten wären. Ohne eine derartige belastbare Alternativenprüfung im Rahmen der Raumordnung gerät die gesamte Begründung des Planungsverfahrens in eine Schiefelage. Hieraus folgen rechtliche Konsequenzen für die Planrechtfertigung hinsichtlich des Gewichts der öffentlichen Belange, die im Rahmen einer Abwägung eines Planfeststellungsbeschlusses für das Vorhaben streiten und hinsichtlich eventuell erforderlicher Vermeidungs- und Alternativenprüfungen im Rahmen naturschutzrechtlicher

Vorschriften. Ohne eine Anpassung der Planung an die neuen Gegebenheiten wird sich der Vorhabenträger deshalb möglicherweise im Fortgang des Planungsverfahrens in eine schwierige rechtliche Situation begeben.

Es gibt eine Reihe von fachlich fundierten Vorschlägen für Alternativen, die darauf abzielen, eine strategische Abkehr von dem bislang verfolgten Primat der Fahrzeitverkürzung zu vollziehen, d. h. sich von dem Gedanken einer getrennten Hochgeschwindigkeitsstrecke zu lösen und stattdessen Möglichkeiten für einen leistungsfähigen zusätzlichen Güterweg im Korridor Hamburg - Uelzen - Celle/Lehrte zu verfolgen, möglichst unter Nutzung vorhandener bzw. durch den mehrgleisigen Ausbau vorhandener Streckenteile. Erwartungsgemäß lässt sich dieses kostengünstiger als die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke realisieren.

Dabei könnten gleichzeitig bestimmte, bereits im vordringlichen Bedarf zum Schienenwegeausbau aufgeführte Maßnahmen in ihrer Priorität vorgezogen werden, um die Deckungslücke im Trassenbedarf schnell zu schließen. Dies betrifft:

- Die Herstellung der Zweigleisigkeit Rotenburg (Wümme) - Verden (Aller), rd. 25 km Streckenlänge.
- Maßnahmen zur Ertüchtigung der „Amerika-Linie“ (d.h. Herstellung der Zweigleisigkeit Uelzen - Stendal, qualitativer Ausbau inkl. Elektrifizierung des eingleisigen Abschnittes Langwedel-Visselhövede-Uelzen. Nach aktuellem Stand wird hier lediglich der zweigleisige Ausbau inkl. Elektrifizierung des Abschnittes Langwedel-Visselhövede im Rahmen des Abzweig „Bremen“ zur Y-Trasse planerisch nach vorne gerückt, außerdem soll die Herstellung einer „Direktkurve“ aus Richtung Stendal in Uelzen in Angriff genommen werden).
- Mit der Nutzbarkeit der „Amerika-Linie“ für Teile der Verkehre der Häfen Bremerhaven/Wilhelmshaven würde der Abschnitt Verden-Wunstorf entlastet und könnte entsprechend mit Hamburger Zügen belegt werden, was noch einmal die Sinnhaftigkeit eines zügigen zweigleisigen Ausbaues Rotenburg - Verden im Hinblick auf den Zwischenstand „bis zum Y oder einer Güterzug-tauglichen Lösung“ unterstreicht.

Eine Alternativlösung für einen leistungsfähigen zusätzlichen Güterweg im Korridor Hamburg – Uelzen – Celle/Lehrte (als Dauerlösung Ausbaumerkmale grundsätzlich wie folgt: Hauptbahn; zweigleisig; elektrifiziert; Vmax = mind.120 km/h; zulässige Radsatzlasten Oberbau mind. 20, Bauwerke 25 t) ließe sich prinzipiell auf drei Wegen erreichen:

- Bedarfsbezogener, stufenweiser vier- bzw. dreigleisiger Ausbau der bestehenden Strecke Stelle – Lüneburg – Uelzen (Planfeststellungsverfahren Dreigleisigkeit Stelle – Lüneburg läuft derzeit).
- Nutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur „in der Heide“ mit entsprechender Ertüchtigung; es handelt sich hier um eingleisige, nicht elektrifizierte Strecken der DB Netz AG (Buchholz/Nordheide – Soltau) bzw. der Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE; Winsen/Luhe bzw. Lüneburg – Soltau sowie Soltau bzw. Munster/Örtze – Celle), vereinfachend als „Heidebahn-Lösung“ bezeichnet.
- Schaffung einer separaten, leistungsfähigen Gütertrasse zum Beispiel nach dem Vorbild der niederländischen BETUWE-Linie.

Spezielle Interessen der Häfen Bremerhaven und Wilhelmshaven lassen sich in diesem Zusammenhang ebenfalls angemessen berücksichtigen, unter anderem auch durch einen vorrangigen Ausbau der „Amerika-Linie“ für Verkehre Richtung Osten und Südosten.

Hier sollte es möglich sein, unter Abwägung der jeweiligen Planungserfordernisse/-vorläufe, Kosten, Realisierungszeiträume (unter Berücksichtigung von abschnittsweiser Inbetriebnahme) und weiterer Aspekte, wie Mitnutzung der Strecke durch Regionalverkehr sowie regionale Erschließung für den Güterverkehr im Einklang mit den grundsätzlichen Zielen des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen 1994, in angemessener Zeit tragfähige Lösungen zu entwickeln und planerisch umzusetzen.

In jüngster Zeit werden sowohl bei der DB Netz AG als auch beim Land Niedersachsen erste Stimmen laut, eine „Heidebahn-Lösung“ zur Bewältigung zusätzlicher Güterverkehre mit heranzuziehen.



Inzwischen liegt auch eine vom Land Niedersachsen in Auftrag gegebene Studie der DLR „Hafenhinterlandanbindung – Sinnvolle Koordination von Maßnahmen im Schienenverkehr zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens“ vor (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Oktober 2008). Hier werden vor allem konkrete Vorschläge für einen flankierenden Ausbau von nicht bundeseigenen Infrastrukturen (sogenannte NE-Strecken) unter anderem für die „Heidebahn“ aufgezeigt, um die inzwischen erkannten Deckungslücken im Hafenhinterlandverkehr („trotz Y-Trasse“) ausgleichen zu können. Allerdings werden für die einbezogenen – derzeit eingleisigen – Nebenstrecken nur relativ moderate Ausbaumaßnahmen vorgeschlagen. Das erklärt sich aus der Vorgabe des Auftraggebers, die Y-Trasse im Rahmen der Studie nicht in Frage zu stellen, da Vorhabenträger und das Land Niedersachsen weiterhin an der Notwendigkeit der Y-Trasse festhalten.

Eine vollwertige "Heidebahn"-Lösung im Sinne einer wirklichen Alternative zum „Y“ würde eine konsequente Abkehr von den bisher verfolgten Planungen für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke erfordern. Ihr wäre gegenüber einem insgesamt unzureichenden „Y“ dennoch der Vorzug einzuräumen. Hierfür liefert die DLR-Studie ebenfalls Hinweise: Sie beschreibt einen denkbaren zweigleisigen Ausbau der „Heidebahn“ mit hoher Leistungsfähigkeit, schätzt die dafür notwendigen Kosten allerdings deutlich niedriger ein als die für das geplante „Y“ genannte Größe.

## **5. KOSTENSTEIGERUNG DER Y-TRASSE**

Die Kosten für den Bau der Y-Trasse werden aktuell mit 1,6 Mrd. Euro beziffert. Sie liegen damit nur unwesentlich über den in den Bundesverkehrswegeplan 1992 eingestellten rd. 2,6 Mrd. DM (entsprechend 1,3 Mrd. Euro).

Eine Überprüfung des Kostenansatzes ist bisher nicht erfolgt. Diese wäre jedoch dringend erforderlich. Allein durch die Inflation dürften sich die Kosten deutlicher als mit der genannten geringen Steigerungsrate entwickelt haben. Da sich außerdem die Planungserfordernisse und –inhalte verändert haben, ist auch insoweit die Kostenermittlung unvollständig geworden. Gegenstand des Planungsverfahrens zur Y-Trasse ist bisher ausschließlich der Neubau der Strecke Hannover (aus südlicher Sicht mit Beginn in der Wedemark bei Isernhagen und der Streckenführung bis zum Anschluss an die vorhandene Eisenbahnstrecke Bremen – Hamburg bei Lauenbrück), sowie der Ausbau des „Bremer Astes“ auf der sogenannten Amerika-Linie gewesen.

Kosten für notwendige Anpassungsmaßnahmen zur Einbindung der Y-Trasse in bestehende Strecken und Knoten wurden nicht aufgenommen. Um die angedachte Verbindung auch für den Güterverkehr stärker nutzen zu können, müssten jedoch drohende Engpässe bei Hamburg und Hannover bereits in der Planung und Kostenermittlung berücksichtigt werden. Gedacht ist an ein zusätzliches Gleis im derzeit dreigleisigen Abschnitt Buchholz – Lauenbrück (– Rotenburg) sowie zur Umfahrung von Hannover ein Abzweig nach Lehrte (in der Raumordnungsplanung nicht enthalten).

Nach Einschätzung von Professor Christian Böttger von der Berliner Fachhochschule Technik und Wirtschaft werden sich die Kosten der Y-Trasse samt einer bisher nicht geplanten Umfahrung der Bahnhofes Hannover („Abzweig Lehrte“) damit auf rd. 4,0 Mrd. Euro statt der aktuell angegebenen 1,6 Mrd. Euro belaufen (vgl. Weser-Kurier von 23.Oktober 2008).

Dieser Sachverhalt verdeutlicht nochmals, dass sich die Rahmenbedingungen des Verfahrens wesentlich verändert haben. Daher müssen die Rahmenbedingungen erneut geprüft werden.

So hat gemäß Ziffer 2.3.2 der Landesplanerischen Feststellung, S. 11, die Deutsche Bahn erklärt, „dass sie vor der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens eine Wirtschaftlichkeitsanalyse für das Vorhaben durchführen will, so dass sichergestellt ist, dass kein unwirtschaftliches Vorhaben verwirklicht werden wird.“

Der richtige Zeitpunkt für eine aktuelle Wirtschaftlichkeitsanalyse wäre jetzt.

## **6. Fazit**

Die landesplanerische Feststellung gibt vor, dass eine raumordnerische Prüfung erneut durchzuführen ist, wenn sich die Gegebenheiten in dem betroffenen Raum stark verändert haben. Wie dargestellt, ist dies der Fall. Seit Planungsbeginn Anfang der neunziger Jahre haben sich die Gegebenheiten entscheidend geändert. Der Güterverkehr ist massiv gewachsen und nimmt weiter zu, der Personenfernverkehr vollzieht diese Entwicklung entgegen früherer Annahmen zur Zeit nicht. Für die aktuellen Verkehrsprobleme sind bessere und wirtschaftlichere Lösungen vorhanden, als die damals festgelegt Y-Trasse.

Die sich abzeichnende erhebliche Kostenerhöhung des Projektes dürfte angesichts des bekanntermaßen unzureichenden Finanzierungsrahmens im Verkehrshaushalt des Bundes zwangsläufig zu einer deutlichen zeitlichen Streckung des Vorhabens führen. Damit bietet sich genügend Spielraum für eine kritische Überprüfung des bisherigen Planungsansatzes zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Folglich drängt es sich auf, ein neues Konzept zu entwerfen, statt an einem veralteten nicht mehr zeitgemäßen Planungsstand festzuhalten. Eine vermeintliche Zeitersparnis würde sich im Rahmen einer späteren gerichtlichen Prüfung vermutlich in einen Zeitnachteil verwandeln. Namens unserer Mandanten bitten wir dies bei der Entscheidung über eine Verlängerung der landesplanerischen Festlegung zu erwägen.

Ganz generell bedürfen die aktuellen Engpässe des Schienenverkehrs zeitnahe Lösungen und können nicht auf eine Realisierung einer unwirtschaftlichen Fehlplanung wie der Y-Trasse warten, deren Realisierung sich mutmaßlich weit über das Jahr 2015 hinaus verzögern dürfte. Für Gespräche über diesbezügliche konstruktive Lösungsansätze stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

Dr. F. Niederstadt  
(Rechtsanwalt)