

**Interview:** Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister äußert sich zu Fragen in der Debatte über eine neue ICE-Trasse

## **Dieter Posch: "Die Bahn ist am Zug"**

Von unserem Redaktionsmitglied Uwe Rauschelbach

Lampertheim. Er wolle sich in das Thema ICE-Trasse einarbeiten, hatte Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) bei seinem Besuch in Neuschloß im März 2009 versprochen. Seither bemüht sich Bürgermeister Erich Maier um einen Gesprächstermin beim Minister. Bislang vergeblich.

Herr Minister, warum ist es aus Ihrer Sicht noch zu keinem Gespräch gekommen?

Dieter Posch: Zunächst ist in dieser Frage die DB am Zug. Solange es keinen neuen Sachverhalt und keine neuen Unterlagen gibt, gibt es nichts Aktuelles.

Müsste für eine Variante C ein Raumordnungsverfahren angestrengt werden?

Posch: Ein neues Raumordnungsverfahren für die Variante C ist in keinem Fall erforderlich.

Hat die DB AG die Unterlagen für eine separate landesplanerische Überprüfung vorgelegt?

Posch: Die separate landesplanerische Überprüfung der Variante Mark bzw. C kann und muss im Planfeststellungsverfahren erfolgen. Unterlagen der DB Netz AG liegen dazu noch nicht vor.

Was hat aus Ihrer Sicht Vorrang: eine schnelle ICE-Trasse von internationaler Bedeutung oder die Interessen von Mensch, Natur und Landwirtschaft vor Ort?

Posch: Die Beantwortung genau dieser Frage ist Aufgabe des Planfeststellungsverfahrens, das die unterschiedlichsten Aspekte gegeneinander abwägen und zu einer abschließenden Entscheidung kommen muss. Dass dies nicht einfach ist, wird in jedem Planfeststellungsverfahren immer wieder deutlich. Diese Abwägung ist nur in Kenntnis aller Parameter möglich; solange diese nicht vorliegen, sollte niemand absolute Prioritäten fordern.

Während die Trasse C den Wald durchschneiden würde - mit allen damit einhergehenden ökologischen Folgen -, hätte die Westbündelung einer ICE-Trasse mit der Autobahn 67 den Nachteil, dass sie rechtlich geschützte Natur- und Vogelbereiche tangieren würde. Zu welcher Einschätzung kommen Sie bei der Bewertung beider Alternativen?

Posch: Auf den ersten Blick und nach dem aktuellen Stand der Erkenntnisse der DB AG hat die C-Variante hinsichtlich Art und Umfang der Beeinträchtigungen naturschutzrechtliche Vorteile, die allerdings von den zuständigen Behörden bislang nicht bewertet wurden. Daneben bestehende naturschutzexterne Aspekte werden zur Zeit von der DB Netz AG untersucht.

Welche Chancen billigen Sie einem Vorhaben zu, bei der EU die Aufhebung bzw. Verlegung der Naturschutzgebiete entlang der A 67 durchzusetzen, um eine Trassenbündelung zu realisieren? Hielten Sie ein solches Vorgehen für ratsam?

Posch: Änderungen an den Natura 2000-Gebietsgrenzen sind rechtlich nicht zulässig, Ausnahmegenehmigungen bei sehr fundierter Begründung sind dagegen möglich.

Müsste eine Trassenbündelung nicht von vornherein den Vorzug erhalten, ist sie doch eine verkehrspolitische Prämisse?

Posch: Die Trassenbündelung ist nur ein Kriterium unter vielen, das mit in die Gesamtabwägung eingeht.

Verkehrspolitisch steht auch die Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene an oberster Stelle. Müssen zum Erreichen dieses verkehrspolitischen Ziels unter Umständen auch Opfer in Kauf genommen werden, etwa durch Verlust von Natur- und Waldbereichen oder Naherholungsgebieten und Ackerflächen sowie zusätzlicher Lärmbelastung für die Bevölkerung?

Posch: Auch diese Frage ist im Planfeststellungsverfahren abzuwägen.

Wo ziehen Sie die Grenze, ab der die Durchsetzung dieses verkehrspolitischen Ziels für Mensch und Natur unzumutbar werden?

Posch: Dies ist keine Frage, die ein Minister beantworten kann, da er an Recht und Gesetz gebunden ist. Wunsch und politisches Ziel ist allerdings unzweifelhaft, dass der schnellstmögliche Bau der Neubaustrecke zwischen Rhein/Main und Rhein/Neckar absolut notwendig ist. Dabei ist dafür zu sorgen, dass Mensch und Natur so wenig beeinträchtigt werden wie möglich.

Südhessen Morgen  
10. März 2010