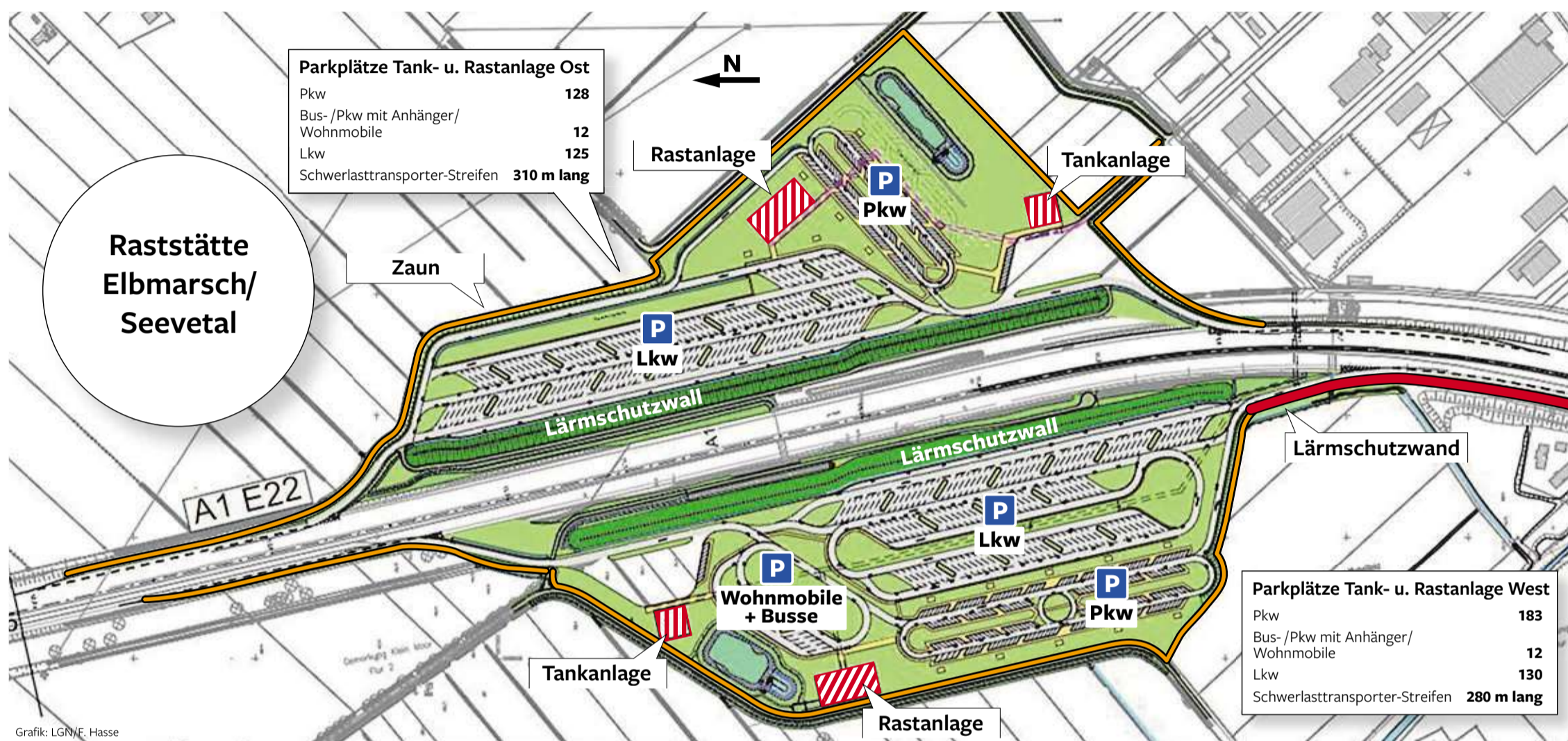


Die Mega-Raststätte kommt – nur wann?



Grafik: LGV/F. Hasse

baut werden. Wir Niedersachsen sind nicht Hamburgs Dienstleister.“

Doch stoppen kann Lies das Projekt nicht: „Das Planfeststellungsverfahren läuft einstweilen weiter“, räumt Ministeriumssprecher Stefan Wittke ein. Man wolle aber „den politischen Druck hochhalten“. Den Auftrag für das Verfahren kann aber nur das Bundesverkehrsministerium zurückziehen, das die Planung an die Landesbehörde vergeben hat.

Den Vorstoß des niedersächsischen Wirtschaftsministers kann man aber im Bundesverkehrsministerium nicht nachvollziehen. „Ich bin erstaunt über die Aussage von Minister Lies, da sich die Landesregierung noch in einem laufenden Planfeststellungsverfahren befindet. Gleichwohl prüfen Bundesverkehrsministerium und Landesverkehrsministerium Alternativstandorte. Diese Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen“, sagt Enak Ferlemann (CDU), Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium dem Abendblatt.

Die Suche bleibt allerdings auf den Abschnitt zwischen dem Dreieck Hamburg Süd und dem Maschener Kreuz beschränkt, wie aus einem Schreiben von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hervorgeht. Da tut sich die Frage auf, wo auf dieser Strecke ein neuer Standort gefunden werden soll, obwohl die Verdener Planer den Abschnitt bereits geprüft haben.

Für Ministeriums-Sprecher Stefan Wittke in Hannover ist das keine ergebnisoffene Vorgehensweise: „Aus Hamburger Sicht ist kein Standorte auf ihrer Seite geeignet“, sagt er. Das gelte aber auch andersherum. Niedersachsen will den Standort Elbmarsch nicht, sehe aber eben auch keine geeignete Alternative.

In Hamburg versteht man die Aufregung nicht: „Es hat ein vernünftiges Verfahren gegeben und man hat sich für Seevetal entschieden. Uns kann keine fehlende Kompromissbereitschaft vor-

geworfen werden“, sagt Susanne Meinecke, Sprecherin der Wirtschaftsbehörde. Von einer laufenden Prüfung auf Hamburger Gebiet weiß sie nichts: „Die Prüfung ist definitiv abgeschlossen, es bleibt bei dem Standort in Seevetal“, sagt Meinecke und beruft sich auf das Bundesverkehrsministerium. Der Hintergrund: Hamburg will seine Flächen offensichtlich gern anders nutzen. So wurde erst zuletzt ein großes Terrain an der A1 für das Logistikzentrum Neuland an die Deutsche Post DHL verkauft.

Klar ist: Die Verdener Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr plant aus gutem Grund nur für den Standort Elbmarsch. Denn er entspricht der Empfehlung für Rastanlagen an Straßen (ERS), die etwa die Abstände von 50 bis 60 Kilometern zwischen einzelnen, bewirtschafteten Raststätten festlegt.

Deshalb wurde der 13,5 Kilometer lange Abschnitt zwischen dem Maschener Kreuz und dem Dreieck Hamburg Süd im Norden gewählt. Dort setzte sich der Platz einen Kilometer südlich der Grenze zu Hamburg gegen zwei Alternativen durch. Begründet wird dies damit, dass er bei den Kriterien Naturschutz und Verkehr am besten lag und am günstigsten zu bauen ist. „Wir sind auf diesen Standort festgelegt“, sagt die Leiterin der Landesbehörde, Gisela Schütt.



Protestplakate stehen am Rand der riesigen Grünfläche, auf der die Raststätte gebaut werden soll. Jetzt sind dort Rehe, Reiher und Störche heimisch
Hintermüller



Bundesverkehrsministerium und Landesministerium prüfen Alternativstandorte. Die Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen

Enak Ferlemann, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium

Für die Anwohner in Meckelfeld bringt der Bau Vorteile, ist die Bau-Ingenieurin Schütt sicher. „Derzeit gibt es keinen Lärmschutz. Mit der Anlage würden die Wohnhäuser im Westen mit einem vier Meter hohen Wall und einer Lärmschutzwand abgeschirmt.“

Neben den Parkplätzen für Lkw und Pkw und den Flächen für Tank- und Raststätten sieht die Planung auf jeder Seite der Autobahn 1 Regen-Rückhalte-

becken vor. Die gesamte Fläche der 700 Meter langen und bis zu 260 Meter breiten Raststätte wird eingezäunt. Definitiv wird es keine Verbindung ins Gewerbegebiet Meckelfeld geben. Der Bund will Anschlussstellen strikt von Rastanlagen trennen. Da er das bislang mit 24 Millionen Euro berechnete Projekt bezahlt, haben die Worte aus Berlin Gewicht.

Bei der Bürgerinitiative gegen die Raststätte Elbmarsch regiert der Frust. „Wir sind eingekesselt von Autobahnen und Europas größtem Rangierbahnhof. Jetzt will man uns unser letztes Naherholungsgebiet nehmen“, sagt die Vorsitzende Angelika Gaertner. Von der erneuten Prüfung von Standorten verspricht sie sich nichts: „Der Abschnitt lässt keine Alternativen zu.“

„Eine faire Lösung wäre eine Rastanlage an der A26, die ja in Stillhorn an die A1 angeschlossen wird. Schließlich benötigt Hamburg die Lkw-Stellflächen für den Hafen“, sagt Gaertner. „Schon seit 2012 regen wir zudem an, Autohöfe zu erweitern.“ Ein Konzept, das auch in Hannover überdacht wird. „Ich bin aber nicht sicher, ob uns dies noch helfen wird“, so Ministeriumssprecher Wittke.

Wie schnell die Planung Wirklichkeit werden kann, ist nicht absehbar. Das Planfeststellungsverfahren wurde 2012 eingeleitet. Die Pläne wurden ausgelegt. Dann gingen 6400 private und 17 Einwendungen von Öffentlichen Trägern ein. Ein Erörterungstermin steht noch nicht fest. „Derzeitiger Stand ist Sommer“, heißt es aus Hannover. Sollten keine Klagen kommen, könnte die Behörde die Grundstücke von den überwiegend privaten Eigentümern kaufen. Zu den 24 Hektar sind noch einmal 32 Hektar Ausgleichsflächen vorgesehen.

Im Gegensatz zu den Planungen lässt sich die Bauzeit umreißen. „Wenn die Vorarbeiten abgeschlossen sind, wären wir“, so Verdener-Planungsleiter Sönke Zulauf, „wohl in zwei Jahren fertig.“

KOMMENTAR

Es braucht endlich Klartext zur Raststätte

ROLF ZAMPONI

⚡ Wenn das Thema nicht so wichtig wäre, könnte man über den Streit der Bundesländer lauthals lachen. Eine künftig von tausenden Autofahrern genutzter Autobahn-Raststätte will Hamburg nicht, weil es bessere Alternativen für knappe Flächen sieht. Niedersachsen sieht dagegen nicht ein, dass es eigenes Terrain opfern und sich erneut willfährig zur Verfügung stellen soll. Der Bund sucht derzeit auf einer Strecke von 13,5 Kilometern neue Standorte, obwohl die Alternativen längst geprüft wurden. Eine abstruse Sichtweise. So geht das nicht.

Was Not tut, ist eine klare Ansage. Aber bitte nicht nur über das, was nicht geht. Das ist nur fair gegenüber den Bürgern, aus deren Steuergeldern der Bund die Millionen für das Projekt Raststätte zahlen will. Jetzt wäre die Zeit für einen Kompromiss, um auch Bedenken von Bürgerinitiativen und Naturschützern einzubeziehen. Denn wenn das nicht geschieht, wird es nach dem Erörterungstermin in jedem Fall zu Klagen kommen. Diese können sich, die Elbvertiefung lässt grüßen, über Jahre hinziehen.

Das wird jedoch niemandem nützen. Denn sobald die Autobahn 26 an die A1 angeschlossen wird, kann die Raststätte Stillhorn nicht bleiben. So wird es Zeit für ein Treffen zwischen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Wirtschaftsminister Frank Horch und Wirtschaftsminister Olaf Lies. Genug diskutiert ist allemal. Jetzt muss, wie man im Norden so schön sagt, Butter bei die Fische.