

Der Alpha-Mann

Matthias Hudaff plant den Ausbau der Bahnstrecke Bremen-Hamburg-Hannover

Herr Hudaff, jahrelang wurde über die Y-Trasse diskutiert. Warum wurde der Schienenneubau im Bahndreieck Bremen-Hamburg-Hannover zugunsten eines Ausbaus der bestehenden Strecken verworfen?

Matthias Hudaff: Der Ausbau ist nicht per se besser, sondern anders als der Neubau. Der Bund hat den neuen Verkehrswegeplan beschlossen. Damit ist der parlamentarische Prozess abgeschlossen und die Alpha-Variante nun Basis für alle weiteren Planungen. Der Neubau der Y-Trasse wurde vor allem deshalb verworfen, weil es starke Widerstände in der Bevölkerung gab. Der Ausbau als Alpha-Variante soll nun weiter vor allem im Dialog mit der Bevölkerung erfolgen. In einer Machbarkeitsstudie hat die Bahn deshalb bereits 2013 sieben Alternativen entwickelt. Das war der Beginn des Dialogforums Schiene Nord.



Im Dialogforum hat man ein Jahr lang über die Alpha-Variante diskutiert, mit der Wirtschaft, mit Behörden und mit den Kommunen entlang der Strecke. Daraus hervorgegangen ist ein Kompromiss, der jetzt überraschend von Lüneburg infrage gestellt wird. Oberbürgermeister Ulrich Mädge besteht auf einer Umfahrung der Ortschaften. Sind diese Forderungen realistisch?

Dass mehr Verkehr auf die Schiene verlagert wird, ist eine politische Entscheidung. Wir wollen Lösungen im Dialog mit den Betroffenen entwickeln. Die Formulierungen im Bundesverkehrswegeplan geben Freiräume für die Planung.

Was aber ist mit den Forderungen aus Lüneburg?

Lüneburg wäre von der Y-Trasse nicht betroffen gewesen. Erst durch die Entscheidung für die Alpha-Variante gibt es dort neue Betroffenheiten. Damit werden wir umgehen.

Hat man die Probleme in Lüneburg nicht kommen sehen?

Lüneburg ist eines der dichter besiedelten Gebiete in Niedersachsen. Es ist logisch, dass die dort Betroffenen sich nun zu Wort melden. Die Bahn wird im Dialog mit der Bevölkerung ein Konzept vorlegen. Da gibt es keine Vorfestlegung. Der Bundesverkehrswegeplan sieht mögliche Ortsumfahrungen in Lüneburg, Deutsch Evern, Bad Bevensen und Uelzen vor. Das ist eine Chance für die Menschen entlang der Strecke.

Gleichwohl läuft Ihnen die Zeit davon. Die Wirtschaft drängt auf den Ausbau, um die Hafenhinterlandverkehre auch künftig bewältigen zu können. Der Bund rechnet für 2030 mit 108 Millionen Tonnen Waren, die allein im Dreieck Bremen-Hannover-Hamburg bewegt werden müssen.

Das ist sicher ein kurzer Zeitraum, aber wenn Sie beispielsweise eine lange Seereise machen würden, werden Sie diese auch vorher genau planen müssen. Wir müssen abwägen, bevor wir konkrete Pläne auf den Tisch legen. Natürlich drängt die Wirtschaft, aber es braucht auch seine Zeit, Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland zu realisieren. Wir reden hier über ein Bahnprojekt mit einem Finanzvolumen von 3,9 Milliarden Euro für den Ausbau von 396 Kilometer Schienen in drei Bundesländern.

Mit Großprojekten kennen Sie sich aus ...

Ja, ich war bis 2015 Leiter des Schienengroßprojektes Karlsruhe–Basel. Dort hatten wir einhundert Mitarbeiter. Für die Alpha-Variante haben wir inzwischen zwölf Mitarbeiter im Projektmanagement, aber wir müssen weiter aufstocken auf einen größeren zweistelligen Bereich. Natürlich werden wir auch Planungsbüros beauftragen, haben wir auch schon. Für die Strecke Rotenburg–Verden sind wir jetzt in der Vorplanung.

Dort soll die Strecke zweigleisig ausgebaut werden. Welche Widerstände gibt es?

Wir haben allein an der 27 Kilometer langen Strecke Rotenburg–Verden 55 Ingenieurbauwerke, davon fünf größere Brücken. Die Strecke soll zweigleisig ausgebaut werden. Wir hatten in der Region bereits drei Runden Tische zur Information und Beteiligung der lokalen Öffentlichkeit. Das war sehr positiv. Wir haben substanzielle Hinweise aus der Bevölkerung erhalten, auch hinsichtlich der Lärmschutzanforderungen.

Was können Sie konkret gegen den Lärm entlang der Strecke tun?

Der Güterverkehr wird insgesamt leiser. Die Bahn unterhält ein Drittel des Güterverkehrs in Deutschland. Die Hälfte unserer Waggon ist bereits umgerüstet, wodurch sie nur noch halb so laut wahrgenommen werden wie die alten Wagen. Außerdem gibt es ein lärmabhängiges Trassenpreissystem, zudem eine gesetzliche Lärmvorsorge bei wesentlichen Veränderungen entlang der Strecke. Das betrifft den aktiven Lärmschutz durch Lärmschutzwände, aber auch den passiven Lärmschutz durch Lärmschutzfenster. Das werden wir uns im Raum Rotenburg–Verden genau anschauen. Bei besonderer regionaler Betroffenheit müsste die Politik entsprechende Anträge in den Deutschen Bundestag einbringen, um über die bereits skizzierten Maßnahmen hinausgehenden Lärmschutz zu ermöglichen.

Dann würde es auch teurer werden.

Das ist sicherlich richtig. Deshalb müssen ja auch die Bundestagsabgeordneten über zusätzlichen Lärmschutz entscheiden. Für Karlsruhe–Basel hat man nach einem sechs Jahre dauernden Dialogprozess entsprechende Maßnahmen beschlossen. Das ist allerdings kein Automatismus, sondern ein politischer Prozess.

Die Alpha-Variante soll nicht nur den Güterverkehr beschleunigen, sondern auch den Personenverkehr. Die Schnellzüge zwischen Hannover und Hamburg sollen künftig bis zu 250 Kilometer pro Stunde fahren dürfen, um elf Minuten Fahrzeit einzusparen. Was bringt das?

Es geht vor allem darum, mehr Kapazitäten zu schaffen, damit in Zukunft mehr Menschen mit der Bahn fahren können und mehr Güter transportiert werden können. Allein im Zulauf auf Hamburg sollen laut Bundesverkehrswegeplan künftig 500 000 Menschen pro Jahr mehr mit der Bahn fahren können. Es geht aber auch um Pünktlichkeit. Schnellere Fahrzeiten schaffen da mehr zeitlichen Puffer. Pünktlichkeit macht das Bahnfahren attraktiver. Ich bin beispielsweise heute 15 Minuten zu spät angekommen, weil ein Militärtransport auf der Strecke Vorrang hatte. Da soll eine Entzerrung erreicht werden.

Die Elektrifizierung der Amerika-Linie zwischen Langwedel und Uelzen soll den Verkehr beschleunigen. Was bedeutet das für die Anwohner?

Die Geschwindigkeit bleibt auf der Strecke bei 80 Stundenkilometern. Wir bekommen dort eine durchgängige Elektrifizierung. Das macht den Nahverkehr auf der Strecke acht Minuten schneller. Das ist für die Leute vor Ort wichtig. Für den Güterverkehr bedeutet die Linie eine deutliche Verkürzung der Laufwege von und in die norddeutschen Seehäfen. Im Endausbau werden dort 49 Güterzüge pro Tag fahren. Das ist vergleichsweise übersichtlich. Bisher wurde die Strecke von Uelzen bis Langwedel im Zusammenhang mit diesem Bahnprojekt als Amerika-Linie bezeichnet. Der Bundesverkehrswegeplan hat hier Teilstrecken bis Bremerhaven ergänzt. Zum Beispiel soll der Abschnitt zwischen Langwedel und Bremen-Sebaldsbrück dreigleisig ausgebaut werden.

Die Fragen stellte Silke Looden.

Matthias Hudaff

Der 52-Jährige ist Projektleiter des wohl größten Infrastrukturprojekts im Norden. Der Bauingenieur leitet die Planungen für den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Bremen, Hamburg und Hannover. Die sogenannte Alpha-Variante soll 3,9 Milliarden Euro kosten und betrifft 396 Kilometer Gleise. Hudaff lebt mit seiner Familie in Hamburg.
