

# Bahn prüft Alternativen zum Y

## Neubau einer reinen Güterverkehrs-Trasse und Ausbau bestehender Strecken

Die Planung der Y-Trasse währt schon lange, und ebenso alt wie die Planung selbst ist der Widerstand von Bürgerinitiativen und Umweltschutzorganisationen gegen dieses Gleisdreieck zwischen Bremen, Hamburg und Hannover. Über zehn Jahre nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens wird immer deutlicher, dass der ursprünglichen Plan nicht realisiert werden wird – die Alternativen werden langsam sichtbar.

VON MICHAEL LAMBEK

**Hannover.** Mit der Y-Trasse, so wie der Verlauf einmal geplant war, wird es wohl nichts werden. Experten meinen, dass auf der Grundlage eines über zehn Jahre alten Raumordnungsverfahrens ohnedies nicht einfach mit dem Bau losgelegt werden könnte. Dem Projekt haften inzwischen der Makel des Überholten an.

Darüber hinaus ist bei allen finanziellen Bedenken auch der nicht nachlassende regionale Widerstand gegen diese Trasse offenbar nicht ohne Wirkung geblieben. Von besten Kontakten zwischen der Deutschen Bahn und den Bürgerinitiativen vor Ort ist die Rede, von einer Reihe intensiver Gespräche, die Bahnchef Rüdiger Grube in Walsrode persönlich geführt habe.

Inzwischen wird sichtbar, in welche Richtung diese Gespräche gegangen sind. Geprüft wird dem Vernehmen nach jetzt der Neubau einer reinen Güterverkehrs-Trasse zwischen Hamburg und Celle entlang der Autobahn A7. Weiterhin auf der Prüfliste stehen die Erweiterung der vorhandenen Bahnstrecken von Hamburg über Lüneburg, Uelzen und Celle bis Hannover-Lehrte sowie der Strecke von Bremen über Langwedel und Wunstorf bis Hannover. Bei der Erweiterung dieser beiden Strecken ist an einen Ausbau auf drei bis vier Spuren gedacht.

### Umfahrung der Stadtlagen

Damit die Güterzüge in Uelzen und Lüneburg nicht mitten durch die Stadtlagen fahren müssen, werden in beiden Fällen Umfahrungen geprüft. Sollten dies letztlich die Konturen einer künftigen Lösung sein, bleibt es zwar bei einer Y-Anlage, aber doch bei einer sehr anderen als der ursprünglich angedachten.

Schon zu Beginn des Jahres war aus Berlin signalisiert worden, dass man sich dort auch andere Lösungen vorstellen könnte. Einen ziemlich deutlichen Hinweis darauf, wie nachhaltig Bahnchef Grube zu dem Altvorhaben seines eigenen Hauses auf Distanz gegangen war, gab es im Oktober während einer Veranstaltung der Bremer Landesvertretung in Berlin über die Zukunft der deutschen Logistikwirtschaft: „Die Idee zur Y-Trasse ist entstanden, als es noch die DDR gab. Heute haben wir andere Möglichkeiten und müssen grundsätzlich über diese Trasse nachdenken“, sagte er vor einer handverlesenen Schar aus Vertretern der Logistikbranche.

Die nahmen es, gemessen an der Größenordnung des Projekts, dessen Abmoderation dort gerade begonnen hatte, eher gelassen hin: Man könne damit leben, sagte



etwa BLG-Chef Detthold Aden, der sich – geradezu seherisch – durchaus vorstellen konnte, dass „auch die Ertüchtigung von Nebenstrecken für den Güterverkehr eine mögliche Lösung“ sei.

Er rührte damit an einem wesentlichen Punkt, denn das Projekt Y-Trasse hatte im Laufe seiner Jahre während des Rennens sozusagen die Pferde gewechselt. Vor 20 Jahren war die Trasse in erster Linie für den schnellen Personenverkehr konzipiert worden. Mittlerweile steht ihre Nutzung durch den Güterverkehr im Vordergrund, denn die schnell wachsenden Transportmengen der norddeutschen Seehäfen brauchen dringend Schienenkapazitäten.

Welcher Art allerdings die Alternativen sein sollten, über die Bahnchef Grube nachzudenken bereit war, welches die zur „Ertüchtigung“ taugenden Nebenstrecken sein könnten, darüber wurde an diesem

Abend nicht gesprochen. Allenfalls darüber, dass die alternative Planung nicht noch einmal 20 Jahre dauern sollte, wie der Geschäftsführer des Weserbunds, Ralf Heinrich deutlich machte: „Wichtig ist, dass ein Ausbau möglichst bald startet“, forderte er. Spätestens im Jahr 2020 seien die heutigen Transportkapazitäten erschöpft.

Der Fahrplan der sich jetzt abzeichnet, ist anspruchsvoll: Bis März nächsten Jahres, so heißt es bei der Bahn, sollten die Machbarkeitsstudien für die angedachten Alternativen zur Y-Trasse auf dem Tisch liegen, anschließend ist das Bundesverkehrsministerium an der Reihe. Aus dem Hause von Peter Ramsauer (CSU) erwartet man bis zum Jahresende eine Kosten-Nutzen-Analyse. Das wäre dann etwa der Zeitpunkt, eine grundsätzliche Entscheidung zu treffen, wohin die Reise gehen soll.

Kommentar Seite 2