

Bahn prüft Alternativen zur Y-Trasse

Von Saskia Döhner |
30.11.2012 20:29 Uhr

Die seit 20 Jahren geplante Y-Trasse ist jetzt nur noch eine von vier möglichen Varianten für eine schnelle Bahnverbindung von Hamburg, Hannover und Bremen. Das hat Bahnchef Rüdiger Grube am Freitag nach einem Treffen mit Bürgerinitiativen und Vertretern des Landes mitgeteilt.



Bahnchef Grube traf sich am Freitag mit Bürgerinitiativen und Vertretern des Landes.

© Döhner/Siedersleben

Walsrode. "20 Jahre lang haben wir dafür gekämpft und sind gegen Betonmauern gelaufen", sagt Bernd Wettern vom Umweltschutzverband Bothel/Brockel (BBU). "Jetzt wird es endlich wahr." Wahr wird die Prüfung weiterer Alternativen zur ursprünglich geplanten Y-Trasse. So alt wie die Idee für eine Hochgeschwindigkeitsbahntrasse zwischen Hamburg, Hannover und Bremen ist, so alt ist auch der Widerstand dagegen. Die Deutsche Bahn hat aus dem Debakel von Stuttgart 21 gelernt. Bahnchef Rüdiger Grube sucht seit Monaten nicht mehr die Konfrontation, sondern den Dialog mit den Kritikern. Eine "vorbildliche Form der Bürgerbeteiligung" soll es bei der Y-Trasse geben, verspricht er.

Zweimal war Grube im Juli schon in der Lüneburger Heide und hat sich zeigen lassen, welche Auswirkungen der Bau der ursprünglichen Trasse hätte. Naturschutzgebiete und Orte wie das kleine Dorf Brockel (Kreis Rotenburg/Wümme) würden zerstört, jahrhundertealte Bauerngehöfte von Schienen zerschnitten.

Am Freitag war der Bahnchef wieder in Walsrode und hat mit Vertretern von Bürgerinitiativen und des Landes Niedersachsen über mögliche Alternativen diskutiert. "Die Welt hat sich

weiterentwickelt", sagte Grube im Anschluss an das Gespräch, "wir können nicht bei der Raumordnung vor 20 Jahren stehenbleiben."

Ulrich Bischooping, Konzernbevollmächtigter der Bahn für Niedersachsen und Bremen, erläuterte, dass neben der Schnellstrecke, auf der Züge mit Tempo 250 rasen könnten, auch eine reine Güterverkehrsstrasse zwischen Hamburg, Bremen und Hannover geprüft werden soll. Dort könnten die Bahnen allerdings maximal 120 Stundenkilometer fahren. Diese Trasse würde vermutlich südlich von Hamburg entlang der Autobahn 7 Richtung Celle verlaufen und sich auch sonst an den bestehenden Autobahnstrecken orientieren. Ursprünglich einmal für den schnellen ICE-Verkehr gedacht, soll die Y-Trasse jetzt auch zunehmend für die Entlastung des Güterverkehrs vor allem aus den Häfen dienen.

Laut Bischooping soll auch die Erweiterung der vorhandenen Bahnstrecken (Hamburg-Lüneburg-Uelzen-Celle-Hannover-Lehrte sowie Bremen-Langwedel-Wunstorf-Hannover) auf drei oder sogar vier Gleise geprüft werden. Eine vierte Variante sieht eine Umleitungsstrecke um Lüneburg und Uelzen vor, damit die Züge nicht mitten durch die Stadt fahren müssen. Die Bahn nennt dies eine "Bypass-Lösung". Bei den Planungen spielen auch die alte Amerika-Linie, die von Bremerhaven nach Stendal führte, eine Rolle. Nähere Angaben, wie die Trasse in der Region Hannover verlaufen könnte, machte Bischooping nicht.

Grube spricht von einer "völlig ergebnisoffenen Prüfung aller Varianten ohne eine Vorfestlegung". Dirk Eberle, Sprecher des Zusammenschlusses der vier Anti-Y-Trassen, drückt es so aus: "Die alte Y-Trasse steht endlich nicht mehr allein da."

Bis Ende März 2013 soll Machbarkeitsstudien zu den vier Varianten vorliegen. Auch die möglichen Investitionskosten sollen dann bekannt sein. "Das ist schon ein Indiz dafür, welche Lösung geeignet sein könnte und welche nicht", sagte Bischooping am Freitag. Anschließend sollen im Bundesverkehrsministerium Kosten-Nutzen-Analysen gemacht werden. Vor Ende nächsten Jahres rechnet Grube nicht mit einer endgültigen Entscheidung. Zwischendurch soll es immer wieder Informationsveranstaltungen und Treffen mit Betroffenen geben.

BUND fühlt sich ausgeschlossen

Zieht das aufwändige Verfahren die Pläne nicht unnötig in die Länge? "Nein", sagt Grube, "die Zeit, die wir am Anfang investieren, sparen wir am Ende." Wichtig sei, dass es eine konsensfähige Lösung gebe, auf die sich alle einigen könnten. Wenn man Großprojekte im Eilverfahren durchpeitsche, kämen die Probleme am Ende. "Wir möchten die Bevölkerung mitnehmen." Sein Credo: "Lieber jetzt gute Vorbereitung, damit man nachher keine Zeit verliert."

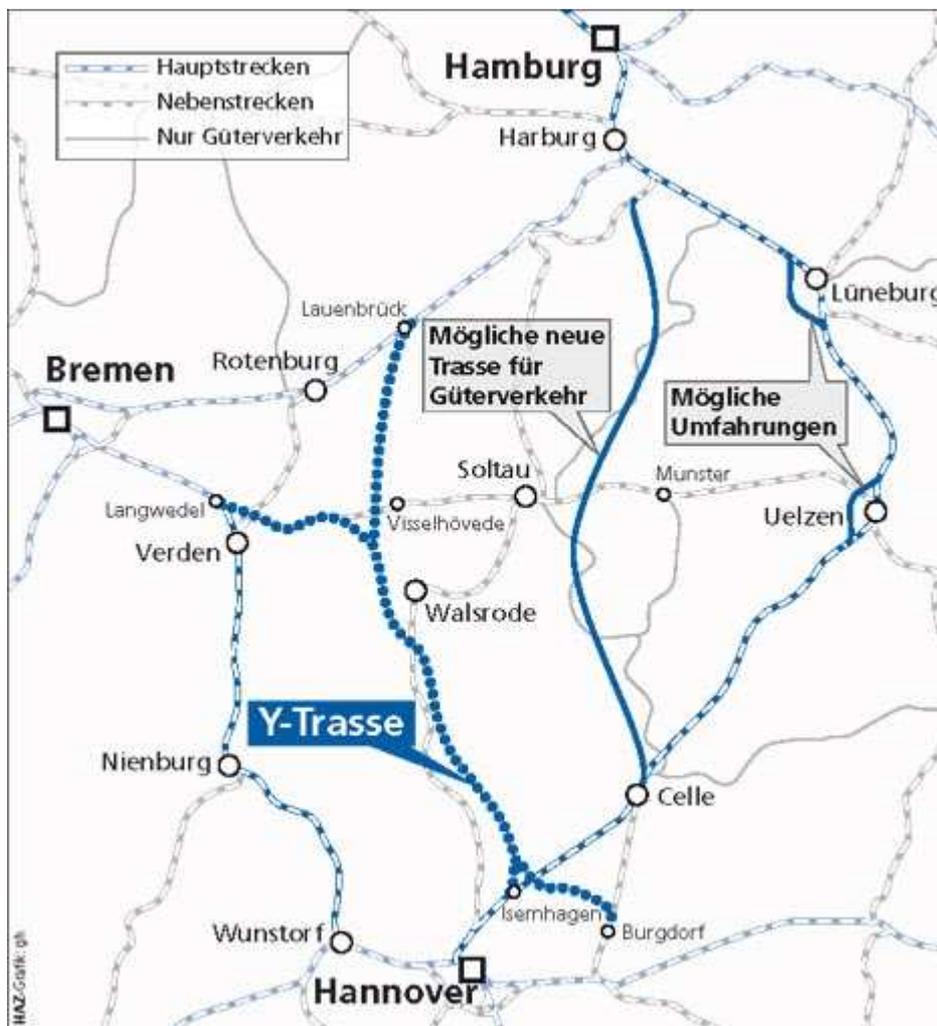
Die Vertreter der Bürgerinitiativen hielten sich am Freitag mit Bewertungen der einzelnen Varianten zurück. "Wir haben unsere Einwände und Vorschläge vorgebracht", sagte Sprecher Eberle. Wichtig sei, dass jetzt der gesamte norddeutsche Raum unter die Lupe genommen. Prof. Ernst-Otto Thiesing, Verkehrsexperte von der Ostfalia-Hochschule in Salzgitter, sagte, bei Großprojekten sei es besser, am Anfang mehr Zeit einzuplanen, um sich am Ende einig zu sein. Wann die seit Anfang der 1990er Jahre geplante Y-Trasse dann jemals Wirklichkeit werden könnte, steht noch in den Sternen. Probleme für die Anbindung des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven sieht Hans-Peter Wyderka, Referatsleiter im niedersächsischen Wirtschaftsministerium, dadurch aber nicht. Die Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven sei jetzt durchgehend zweigleisig ausgebaut, sagte er. Am 10. Dezember werde das zweite Gleis feierlich in Betrieb genommen. Bislang - im Testbetrieb - halte sich das Verkehrsaufkommen auch

noch in Grenzen, meinte Bahnmann Bischoping augenzwinkernd: "Wir haben bislang mal gerade zehn Züge zum Jade-Weser-Port geschickt."

Der neue Dialog zwischen Y-Trassen-Gegner und der Bahn gefällt nicht allen.

Umweltschutzorganisationen wie der BUND, die zu dem Gespräch am Freitag nicht eingeladen waren, fühlen sich ausgeschlossen. Der BUND-Landesverband hat sich in einem offenen Brief bei Grube beschwert. Auch die Umweltverbände müssten bei den Planungen vorzeitig beteiligt werden, kritisiert BUND-Expertin Marita Wudtke.

BBU-Vorsitzender Eberle sagte, alle betroffenen Gruppen würden in den nächsten Monaten nach und nach in den Dialog mit eingebunden. Es sei jedoch nicht sinnvoll, wenn von Anfang an zu viele Menschen am Diskussionstisch säßen: "Da kommt nichts bei raus." Die Bürgerinitiativen und Grube sind sich jedenfalls einig, das Gespräch nicht abreißen zu lassen. Mitte Februar will man sich wieder treffen und weiter reden. Vielleicht werden dann auch weitere Mauern auf beiden Seiten eingerissen.



Chronologie zur Y-Trasse

- Anfang der 1990er Jahre: Anlass der ersten Planungen sind Überlegungen zur Effizienzsteigerung im Personenverkehr zwischen Hannover und Hamburg.
- 1997: Die Planungen sehen vor, die Trasse bereits im Jahr 2008 zu eröffnen.

- 23. März 2001: Das Raumordnungsverfahren wird abgeschlossen. Zwei Trassierungsvarianten sind noch in der Diskussion. Gegen das auf 4,15 Milliarden Mark geschätzte Vorhaben liegen mehr als 22.000 Einwendungen vor.
- August 2007: In einem Gespräch mit Hamburgs Bürgermeister Ole von Beust erklärt Bahn-Vorstandschef Hartmut Mehdorn, die Y-Trasse nach „Stuttgart 21“ als nächstes Großprojekt auf den Weg bringen zu wollen.
- Oktober 2008: Die Bahn nimmt die Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren auf. Für die Finanzierung zeigen sich Bund und Land verantwortlich.
- Dezember 2009: Der Bund gibt Mittel in Höhe von 20 Millionen Euro frei.
- Juni 2010: Der niedersächsische Verkehrsminister Jörg Bode will trotz Kritik an der Umsetzung festhalten.
- August 2010: Eine Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes hält das Bahn-Vorhaben für nicht mehr zeitgemäß.
- Januar 2012: Die Bundesregierung fordert, nach Alternativen zu suchen.