

Die Y-Trasse ist erst mal vom Tisch: Saniiert werden nun andere Strecken
Foto: Julian Straenschulte/dpa



Deutschland gerät aus dem Takt

Neue Verbindungen schaffen oder bestehende Strecken sanieren? Seit Jahren schwelt dieser Streit unter dem Schlagwort „Y-Trasse“ zwischen dem Bund und Niedersachsen. Nun gibt es einen Kompromissvorschlag

Von Gernot Knödler

Die umstrittene Neubaustrecke für den Bahnverkehr zwischen Hamburg und Hannover ist vorerst vom Tisch. Das Bundesverkehrsministerium hat dem Land Niedersachsen vorgeschlagen, stattdessen zunächst die bestehende Strecke über Lüneburg und Uelzen grundlegend zu sanieren und auszubauen. Dafür soll der Start der Streckensanierung von 2026 auf 2029 verschoben werden. Parallel dazu könne dann, so das Ministerium, erneut über einen Neubau verhandelt werden.

Der Streit über den Bahnausbau schwelt unter dem Stichwort „Y-Trasse“ bereits seit Anfang der 1990er-Jahre. Laut dem Bundesverkehrswegeplan sollte Hannover durch Neubaustrecken deutlich besser mit Hamburg und Bremen verbunden werden, um dem wachsenden Eisenbahnverkehr gerecht zu werden.

Der Plan rief bei den potenziellen Anliegern und Umweltschützern so viel Widerstand hervor, dass das niedersächsische Verkehrsministerium das Dialogforum Schiene Nord ins Leben rief. Die Beteiligten einigten sich mehrheitlich auf die Variante Alpha E, das heißt die Erhaltung der Bestandsstrecke über Uelzen und Lüneburg.

Umso überraschter waren viele, als die Bahn vor einem Jahr wieder mit Neubauplänen um die Ecke kam. „Die gemeinsam 2015 im Dialogforum erarbeitete Lösung hat sich in der planerischen Betrachtung als nicht möglich erwiesen“, erklärte der Vertreter der Bahn, Frank Arne Limprecht damals in Celle. Die daraus entwickelten Planungsvarianten hätten ein zu schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, weshalb die Bahn

eine „bestandsferne Variante“ ins Spiel brachte.

Diese sah zuletzt vor, einen Neubau über weite Strecken mit der Autobahn A7 zu bündeln, um die ökologischen Folgen zu begrenzen. Den Naturschutzbund (Nabu) besänftigte das nicht. Er hält einen Neubau für unnötig und ökologisch schädlich, weil damit ein weiteres Mal der Lebensraum für Pflanzen und Tiere durchschnitten würde. „Es braucht keine Naturzerstörung, nur um ein paar Minuten mehr Zeitgewinn zu realisieren“, sagt Holger Buschmann, Landesvorsitzender des Nabu Niedersachsen.

Auch die rot-grüne Landesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag 2022 auf die Variante „Optimiertes Alpha E plus Bremen“ festgelegt. Der SPD-Vorsitzende Lars Klingbeil musste sich von Fridays for Future schimpfen lassen, weil er sich gegen eine Neubaustrecke aussprach, die durch seinen Wahlkreis führen würde.

Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) warnte zuletzt in der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* davor, die niedersächsischen Interessen zu übergehen. „Für die Raumordnung ist am Ende das Land zuständig – und wir haben die Neubaustrecke Hannover-Hamburg aus der Landesraumordnung rausgenommen.“ Zugleich erklärte sich Lies bereit, in einem „breiten Dialog noch einmal den tatsächlichen Bedarf zu prüfen“.

Dieser ist aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums unstrittig. „Bereits heute kommt es im Raum zwischen Hamburg/Bremen und Hannover zu Überlastungen der Schiene – Tendenz weiter steigend“, teilte das Ministerium mit. Die erweiterte Generalsanierung der Strecke über Lüneburg mildere zwar

die Überlastung und verbessere die Betriebsqualität. Mit Blick auf die Zukunft reiche sie aber nicht aus. Schließlich sei es „das Ziel, die Leistung im Personenverkehr zu verdoppeln und den Anteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent zu steigern“. Dafür müssten dringend zusätzliche Kapazitäten auf diesem Korridor geschaffen werden.

„Es braucht keine Naturzerstörung, nur um ein paar Minuten mehr Zeitgewinn zu realisieren“

Holger Buschmann, Landesvorsitzender Nabu Niedersachsen

Hintergrund sind die Pläne des Bundesverkehrsministeriums und der Deutschen Bahn, einen Deutschlandtakt einzuführen, bei dem landesweit verlässlich im Halbstundentakt Züge fahren würden, nach dem Vorbild der Schweiz. Das soll den Bahnverkehr so attraktiv machen, dass Menschen vom Auto umsteigen und das Klimaziel im Verkehrssektor erreicht werden kann.

Der Nabu verweist darauf, „dass auch mit einem anderen Rhythmus und leicht differenzierten Knotenpunkten der Deutschlandtakt im Bahnverkehr als zum innerdeutschen Flugverkehr konkurrierendes Verkehrsmittel tassenah realisiert werden kann“. Der Deutschlandtakt sei auch mit längeren Fahrzeiten von 40 Minuten erreichbar, Energie verschlingende Zuggeschwin-

digkeiten von 300 Stundenkilometern unnötig und im Übrigen konträr zu den Klimazielen.

Der Fahrgastverband Pro Bahn spricht dagegen von einem schwarzen Tag. Er befürchtet, „dass eine Umsetzung des Deutschlandtaktes in Norddeutschland auf absehbare Zeit nicht möglich ist“. Für Reisende aus Schleswig-Holstein blieben die Reisezeiten damit in vielen Fällen 30 oder 60 Minuten länger als mit dem Takt.

Die leichte Kapazitätsausweitung durch das optimierte „Alpha E plus“ werde Verbesserungen weder im Regional- noch im Fernverkehr zulassen, denn die Kapazität sei „jetzt schon mehr als aufgebraucht“.

Vertreter von CDU und FDP aus Hamburg erinnern daran, wie wichtig eine bessere Schienenanbindung für den Hamburger Hafen wäre. Wenn die Neubaustrecke nicht komme, wäre das ein „Genickschlag“, sagt die FDP-Landesvorsitzende Sonja Jacobsen. Der CDU-Bundestagsabgeordnete Christoph Ploß wirft SPD-Chef Klingbeil vor, ihm seien Partikularinteressen wichtiger als Klimaschutz und leistungsfähige Bahnstrecken.

Niedersachsens Wirtschaftsminister Lies weist darauf hin, dass die Bahninfrastruktur in vielen Bereichen nicht den aktuellen Deutschlandtaktplanungen genüge. Das gelte insbesondere für Hamburg. Ihm sei daher an einer realistisch umsetzbaren Lösung gelegen. „Die Debatte um neue Trassen in diesem Dreieck ist Jahrzehnte alt“, sagt er. „Gebaut wurde dennoch so gut wie nichts.“ Deshalb sei zu fragen, wie möglichst schnell Kapazitäten für eine umgehende Verlagerung auf der Schiene geschaffen werden könnten.

südwest

Immer-Wein-Tief

Innovativ: In Bremen kann jetzt auch mit **Weißwein** geheizt werden. So jedenfalls versteht der **südwest** das, wenn der ehemalige Bremer Ratskellnermeister Karl-Josef Krötzig sagt: „Der Wein ist für mich persönlich **eine bezahlbare Wärmepumpe** mit hundertprozentiger Genussfreude.“ Gemeint ist der diesjährige Senatswein, der am Mittwoch in Bremen vorgestellt wurde. Der wird übrigens **extrem klimaneutral** – auf dem „Bremer Weinberg“ gelesen, der nur 500 Kilometer von Bremen entfernt in Erden an der Mosel liegt. **Dem Brauch nach** muss bei der jährlichen Lese im Steilhang mindestens ein Mitglied des Bremer Senats Hand anlegen. Bürgermeister Andreas Bovenschulte (SPD) kündigte an, auch bei der nächsten Ernte dieses Jahr mitzuhelfen. Ach, **wenn wir unsern Bovi nicht hätten.**