

# Neue Gleise für Güterzüge

Umstrittene Y-Trasse: Neue Kostenrechnung soll zeigen, wie wirtschaftlich der Bau ist

VON MICHAEL EVERS

Hannover. Die Containerflut in den norddeutschen Seehäfen steigt beständig, ohne bessere Bahnbindung droht ein Verkehrskollaps – und die Schiffe steuern statt Hamburg oder Bremerhaven ausländische Häfen an. Lange Zeit wurde über eine Neubaustrecke von Hannover Richtung Hamburg und Bremen diskutiert, seit diesem Jahr werden die Planungen für die Y-Trasse wieder vorangetrieben. Dabei würden für das umstrittene Milliarden-Projekt auch die Kosten aktuell berechnet, sagt Ulrich Bischooping, der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Norddeutschland.

Die jüngste Kalkulation aus dem Jahr 2003 war bereits bei 1,59 Milliarden Euro angekommen, inzwischen ist von weitaus höheren Beträgen zu hören. Kritiker zweifeln daher neben Nutzen und Wirtschaftlichkeit auch die Finanzierbarkeit des Projekts an. Ehe weitere Zeit vergehe, müsse das Bundesverkehrsministerium mit den aktuellen Kosten eine Entscheidung zum Fortgang der Planung treffen, fordert Bischooping. Bis 2025 werde nahezu mit einer Verdoppelung des Verkehrs aus den norddeutschen Häfen gerechnet, so der Konzernbevollmächtigte. „Das ist, was uns treibt.“ Auf dem bestehenden Bahnnetz könne die zusätzliche Frachtlawine nicht bewältigt werden, auch die stauanfälligen Autobahnen böten keine Entlastung. Auf der in den 90er-Jahren zunächst rein für den ICE-Verkehr geplanten Y-Trasse sollen nun auch tagtäglich Güterzüge rollen. Dazu sind Überholbahnhöfe und ein Abzweig Richtung Lehrte angedacht, der das Umfahren von Hannover ermöglicht.

Zahlreiche Kritiker haben der Bahn indes – gestützt auf Studien – vorgeworfen, auf ein teures Prestigeprojekt, statt auf einen sparsamen und in Etappen machbaren Ausbau bestehender Gleise zu setzen. „Selbstverständlich wägen wir Alternativen wie den Ausbau bestehender Strecken sorgfältig ab“, sagt Bischooping. „Wir gehen aber derzeit nach wie vor fest davon aus, dass die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens bestätigte Y-Trasse die beste Lösung ist, um die künftigen Verkettungen abzufahren.“ Als mögliche Alternative werden ein drei- bis viergleisiger Ausbau der Strecke Lüneburg-Uelzen und weiterer Abschnitte bis Celle sowie zusätzliche Gleise auch auf Teilen der Verbindung Hannover-Bremen diskutiert. Dies habe unter anderem den Nachteil, dass es über Jahre während der Arbeiten zu Einschränkungen und Behinderungen an den Strecken käme, gibt Bischooping zu bedenken.

„Die Y-Trasse hat eine Chance, da sie Verbesserungen im Güter- und Personenverkehr mit sich bringt“, ist sich Niedersachsens Wirtschaftsminister Jörg Bode (FDP) sicher. Hamburg, Bremen und Hannover rückten für Bahnreisende einige Minuten enger zusammen, und die lärmenden Güterzüge könnten gerade rechts aus den Städten herausgehalten werden.

Um das Langzeitprojekt voranzubringen, hat Niedersachsen der Bahn bereits einen Vorschuss von zehn Millionen Euro für die Planung zugesichert. Dafür will man ein Wörtchen mitreden: In Walsrode, so erklärt Bode, könne mit einem Überholbahnhof für Güterzüge gleich auch ein ICE-Halt gebaut werden. Zwar sieht die Bahn keinen Bedarf für einen Halt in der Lüneburger Heide, im Ministerium in Hannover rechnet man aber mit täglich 1500 bis 2000 Fahrgästen. Verwiesen wird auf die anfangs belächelten ICE-Stopp-Planungen



Mit dem Bau der Y-Trasse, so Wirtschaftsminister Jörg Bode, könnten die lärmenden Güterzüge gerade rechts aus den Städten herausgehalten werden. FOTO: MALTE CHRISTIAN

und Limburg auf der Schnellstrecke Köln-Frankfurt. Je 2500 bis 3000 Reisende stiegen dort inzwischen täglich ein und aus.

Bislang hat die Y-Trasse vor allem die Gemüter erhitzt und Betroffene aufgebracht, nun setzen Land und Bahn auf Bürgerbeteiligung und Dialog. Von sachlichen und intensiven Gesprächen mit der Bürgerinitiative berichtet Bischooping. Vor allem soll auch für den Nutzen der Trasse für Niedersachsen selber geworben und große Unternehmen wie Volkswagen, Continental oder Salzgitter sollen als Fürsprecher mobilisiert werden: 22 Prozent der in den norddeutschen Häfen umgeschlagenen Güter nämlich kommen aus Niedersachsen.

## Initiative Politik treibt das Y an

Die gegen die Y-Trasse gerichtete Initiative „Bürger für eine lebenswerte Wedemark“ hat unterdessen der Politik vorgeworfen, die Neubaustrecke wider besseres Wissen voranzutreiben. Der Ausbau bestehender Bahnstrecken lasse sich in der halben Zeit für die Hälfte des Geldes verwirklichen und bringe doppelt so viel Nutzen, sagte der BI-Vorsitzende Christoph Chilla.

Alle Studien – bis auf die Expertisen der Bahn – seien zu diesem Schluss gekommen. „Es ist nicht die Bahn, es ist die Politik, die das Y antreibt“, sagte Chilla. „Es geht um den Proporz, es wird viel Geld im Süden ausgegeben, also muss auch etwas in den Norden gehen.“ Möglicherweise wollten sich auch Parteien und Politiker mit dem Projekt profilieren.

Der für die Y-Trasse berechnete hohe Kosten-Nutzen-Faktor sei „gelogen“, da Kosten von Ende der 80er-Jahre mit Nutzen im Jahr 2015 kombiniert würden. Als kombinierte ICE- und Güterzugstrecke rechne sich die Y-Trasse ebensowenig, wie ein in Walsrode geforderter ICE-Halt. „Das sind nur Geschenke an die Region, damit das überhaupt politisch durchsetzbar wird“, meinte der BI-Vorsitzende.

In der Frage der Y-Trasse sei eine ergebnisoffene Diskussion nötig. „Wir wollen einbezogen werden bei einer Bürgerbeteiligung, so wie sie für GoLeben vorgesehen ist“, sagte Chilla. „Ich gehe davon aus, dass den Entscheidungsträgern die Erfahrungen von Stuttgart 21 zu denken geben sollten.“

Anmerkung/Fragen des „Säzzer“: Was bedeutet es, wenn jetzt Wirtschafts-Wachstumsfetischisten vorgeben, die „lärmenden Güterzüge aus den Städten heraushalten“ wollen?