

A 20-Gegner regen Schienenprojekte an

Zehn Vorschläge zum Verkehrswegeplan 2015

Das Bundesverkehrsministerium stellt einen sogenannten Bundesverkehrswegeplan 2015 auf und hat die „Einbindung der Öffentlichkeit“ zum „zentralen Baustein“ erklärt. Die Gegner der Küstenautobahn haben diese Möglichkeit genutzt und insgesamt zehn Schienenverkehrsprojekte zur Hinterlandanbindung angemeldet.

VON JUSTUS RANDT

Hipstedt-Berlin. Der Anschluss der Strecke Verden-Rotenburg an die sogenannte Amerika-Linie von Langwedel bis Uelzen, die auszubauen wäre, steht auf der Liste. Die Strecke Uelzen-Stendal müsste künftig zweigleisig verlaufen. So stellt sich der Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die Küstenautobahn A 20 (Kok) die Alternative zu der Trasse vor, die von Westerstede im Westen bis Drochtersen an der Elbe führen soll. Erstmals fordern die A-20-Gegner den großräumigen Ausbau dieser Strecken – und erstmals sind ihre Vorschläge gefragt.

Das Bundesverkehrsministerium hat Projektideen gesammelt. „Wir haben die Rückmeldung aus Berlin bekommen, dass unsere Vorschläge angekommen sind“, sagt Susanne Grube vom Kok. „Ein externer Gutachter übernimmt die Prüfung, die Projektdefinition und -bewertung soll ein bis zwei Jahre dauern.“ Mit diesem Verfahren und vor allem der Öffentlichkeitsbeteiligung will das Ministerium „einen fairen und sachgerechten Austausch“ über wichtige „Infrastrukturinvestitionen der Zukunft und deren Ausgestaltung“ gewährleisten. Die Neuauflage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aus dem Jahr 2003 soll 2015 vorliegen und alle Aus- und Neubauprojekte für Schienenwege, Fernstraßen und Wasserstraßen auflisten, die bis 2030 für erforderlich gehalten werden.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung durch das Bundesministerium bedeutet für Susanne Grube vom Kok, „dass die Grundkonzeption der bereits im alten Bundesverkehrswegeplan aufgelisteten Projekte neu bewertet wird“. Alte Forderungen könnten so eine zweite Chance bekommen. Manfred Schuster von der Gruppe Eisenbahn statt Autobahn (ESA), einer Mitgliedsinitiative des Kok, sieht sich dadurch bestätigt. Viele

– gerade kleinere – der jetzt zwischen Weser und Elbe geforderten Projekte, habe die ESA schon vor zwei Jahren auf den Tisch gebracht. Beispielsweise die sogenannte Ertüchtigung der Bahnstrecke von Stade nach Bremervörde für den Güterverkehr.

Dort und an diversen anderen Stellen in der Region, durch die die Küstenautobahn verlaufen soll, verkehren die Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) mit Sitz in Zeven. Mit finanzieller Unterstützung der EU und des Landes wird just abgearbeitet, was Niedersachsen vor rund fünf Jahren von Gutachtern bestätigt bekam: „Die Strecke Bremerhaven-Bremervörde-Rotenburg ist, wenn sie ausgebaut ist, gut geeignet, Engpässe auf der Linie Bremen-Bremerhaven abzufangen“, sagt EVB-Sprecher Eckhard Spliethoff.

Auch das Land Niedersachsen hat Schienen-Projekte angemeldet – 18 insgesamt –, von Entlastung der Knoten Hamburg, Bremen und Hannover über die Elektrifizierung der Strecken Oldenburg-Osnabrück und Bremerhaven-Cuxhaven bis hin zum Ausbau der Amerika-Linie von Langwedel nach Uelzen. Deren Verlängerung nach Stendal, Halle/Leipzig und Regensburg für den Güterverkehr, haben soeben die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg gefordert.

In Niedersachsen wird zweigleisig gefahren. Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) will den Ausbau der Bahn, aber auch den Ausbau der Autobahnen A 20 und A 29. Für den Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen habe der Bund bislang jährlich rund 200 Millionen Euro ausgegeben, heißt es im Landesministerium. Diesen Betrag zugrunde gelegt, ergäben sich bis 2030 drei Milliarden Euro. „Diese Summe wäre schon mit der Finanzierung der Projekte A 20 und A 39 komplett aufgezehrt.“ Der Bund müsse sich dort – wie bei der Hafenhinterlandanbindung übers Gleis – stärker engagieren, so die Position des Ministers. „Es darf nicht sein, dass wegen dieser Großvorhaben keine einzige Ortsumgehung mehr gebaut werden kann.“

Manfred Schuster von ESA stellt sich die Zukunft sowieso anders vor: „Ich vermute mal, dass man sich über kurz oder lang von der Küstenautobahn samt Elbtunnel verabschiedet – aus Geldgründen.“