

Neue Studie zum Eisenbahn-Ypsilon

Weitere Varianten zum umstrittensten Schienenverkehrsprojekt im Norden vorgelegt / Diskussionsforum geplant

Die Bahn hat eine neue Studie zum Ausbau der Güterverkehrsstrecken zwischen Bremen, Hamburg und Hannover vorgelegt. Darin geht es um die Y-Trasse und mögliche Alternativen. Wirtschaft und Politik drängen auf eine Realisierung, Bürgerinitiativen bleiben skeptisch.

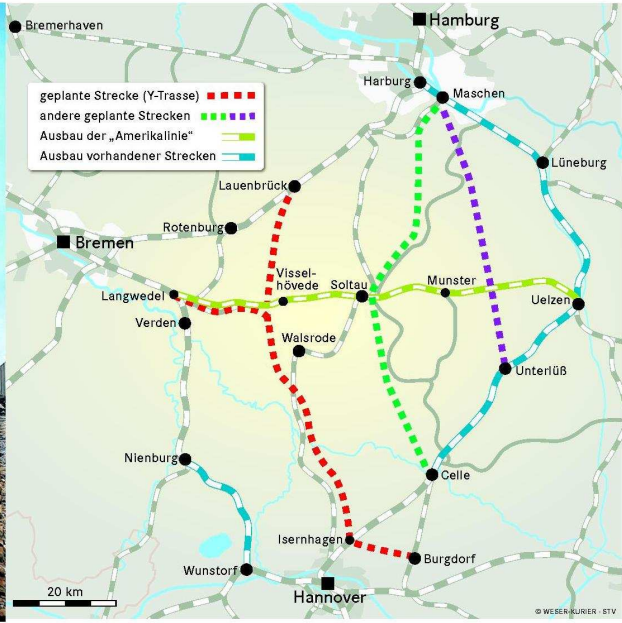
VON SILKE LODDEN

Hannover. Kaum ein Verkehrsprojekt im Norden ist so umstritten wie die Y-Trasse. Vor 25 Jahren für schnelle Personenzüge geplant, heute zur Entlastung der Güterverkehre gedacht, gilt sie mit 2,7 Milliarden Euro als eines der teuersten Verkehrsprojekte in Niedersachsen. Wegen der Kosten, aber auch wegen der Proteste entlang der ypsilonförmigen Strecke hat die Bahn jetzt im Auftrag des Bundes sieben Varianten vorgelegt. Vom Tisch ist das klassische Y damit nicht.

„Wir wollen, dass die Y-Trasse aus dem Bundesverkehrswegeplan verschwindet und bleiben skeptisch“, sagt die zweite Vorsitzende des Vereins Bürger für Umwelt, Ute Meyer, aus Visselhövede. Sie und ihre Mitstreiter fürchten vor allem den Lärm, den Eingriff in die Natur, aber auch einen Wertverfall ihrer Immobilien. Visselhövede ist Knotenpunkt im Y. Von Isernhagen im Süden kommend spaltet sich die geplante Strecke hier in Richtung Langwedel und Buchholz auf. Eine Realisierung wäre vor allem deshalb so teuer, weil 55 Kilometer Lärmschutzwände gebaut werden müssten und eine ebenso lange Strecke durch Schutzgebiete verlief. Als erste Alternative schlagen die Bahn-Planer in ihrer Studie das Y als reine Güterverkehrstrecke vor (Kosten: 2,5 Milliarden Euro). Schließlich ist es vor allem die maritime Wirtschaft, die auf eine bessere Hinterlandbindung der Seehäfen drängt.

Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) setzt dagegen auf den Ausbau der Amerikalinie. Diese führt über knapp 100 Kilometer von Langwedel über Soltau nach Uelzen. Die Bahn schätzt die Ausbaukosten auf 1,4 Milliarden Euro und warnt vor den Risiken der Trasse, denn die Zahl der Betroffenen in den Ortsdurchfahrten sei besonders hoch. Für die Bewohner von 25.000 Wohnungen müsste Lärmschutz geschaffen werden. Zwar könnte der Ausbau „unter dem rollenden Rad“ erfolgen, 32 Bahnübergänge aber bedeuteten Aufwand.

Für Lies hat die Amerikalinie vor allem deshalb Charme, weil sie unabhängig von



Neue und ausgebaut Bahnlinien sollen den zunehmenden Güterverkehr aus den Seehäfen aufnehmen.

FOTO: CARO

den Planungen zur Y-Trasse ausgebaut werden könnte. „Noch einmal 25 Jahre Planung und Diskussion geht nicht“, sagt der Wirtschaftsminister deutlich. „Die Fehler der Vergangenheit dürfen sich nicht wiederholen. Wir müssen mit den Menschen reden, wir müssen zuhören und Überzeugungsarbeit leisten.“

Nach den Protesten der vergangenen Jahre setzt Niedersachsen nun auf eine frühzeitige Bürgerbeteiligung und hat diese beim Bund durchgesetzt. Ein Jahr lang soll der Dialog mit den Bürgern dauern. Spätestens 2016 müsse die Entscheidung für die Trasse stehen, spätestens 2025 müsse mit dem Bau begonnen werden und spätestens 2030 sollten die Güter dann über die neue Schiene rollen, meint Lies. Neben den beiden Y-Varianten und der

Amerikalinie hat die Bahn eine Bypass-Lösung aufs Gleis gesetzt. Diese führt von Aschhausen nach Unterlüß. Der Neubau würde zwei Milliarden Euro kosten und die Fahrzeit von Hamburg nach Hannover um zehn bis 15 Minuten verkürzen. Den Bypass gibt es auch noch in einer kürzeren Variante bis Suderburg (Kosten 1,4 Milliarden Euro). Diese Lösung aber brächte für Bremen keinerlei Entlastung.

Der Neubau wäre allerdings deutlich günstiger als der Ausbau vorhandener Strecken. Auch dafür legt die Bahnstudie zwei Varianten vor. Die eine führt über 65 Kilometer von Maschen nach Uelzen und kostet 1,7 Milliarden Euro. Die andere wäre eine Weiterführung dieser Strecke bis nach Celle und kostet 2,5 Milliarden Euro. Beide Varianten aber lassen einen großen Protest

von Anwohnern erwarten. Für die zweite müsste zudem ein Stück Autobahn verlegt werden.

Die Bahn wird die insgesamt sieben Varianten nun den betroffenen Bürgern in der Region vorstellen. Aus dem Diskussionsforum soll dann eine Vorzugsvariante hervorgehen, die das Land Niedersachsen im Raumordnungsverfahren konkretisieren will. Dem Bund obliegt die wirtschaftliche Einschätzung der Varianten auf Basis der neuesten Verkehrsprognosen. „Wir wollen so viel Güterverkehr wie möglich auf der umweltfreundlichen Schiene abwickeln“, sagt der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann (CDU) aus Cuxhaven. Er geht von einem starken Anstieg der Hafenhinterlandverkehre aus.