

Weichenstellung für Bremer Wirtschaft

Experten erwarten Vorentscheidung zur besseren Anbindung der Seehäfen: Alpha-Variante statt Y-Trasse

VON MICHAEL LAMBEK

Bremen·Celle.

Mit einiger Spannung dürfte die Bremer Wirtschaft an diesem Freitag auf Neuigkeiten aus Celle warten. Dort tritt am Vormittag das „Dialogforum Schiene Nord“ zu seiner vorletzten Sitzung zusammen. Auf der Tagesordnung der Vertreter von Kommunen, Verbänden, der Bahn, dem Bund und des Landes Niedersachsen: die Y-Trasse, oder was nach den Beratungen des Forums von ihr übrig bleiben wird. Beobachter gehen davon aus, dass es im Laufe des Tages zu einer Vorentscheidung darüber kommen wird, welche der zehn verbliebenen Trassenvarianten Bund und Bahn empfohlen wird.

Es geht um viel bei diesen Beratungen. Seit Jahren beklagen Bremen und Hamburg die zögerliche Entwicklung ausreichender Hinterlandanbindungen ihrer Häfen. Während die Umschläge in den Häfen kontinuierlich und kräftig wuchsen, hielt die Infrastruktur mit dieser Entwicklung nicht Schritt. Immer schwieriger wurde es, die wachsenden Gütermengen auf überfüllten Straßen und einem völlig überlasteten Schienennetz aus den Häfen abzufahren.

Als vor weit über 20 Jahren die Planung der Y-Trasse begann, einer nagelneuen schnellen Schienenverbindung, die sich nördlich von Hannover in Richtung Bremen und Hamburg verzweigen sollte, dachte allerdings niemand an Güter. Geplant wurde eine schnelle IC-Verbindung für den Personenverkehr. Erst viel später rückte die Notwendigkeit in den Mittelpunkt, Schienenkapazitäten für den Warentransport zu schaffen. Die alte Planung wurde zu den Akten gelegt und 2011 neu begonnen.

Inzwischen sind allerdings milliardenschwere Neubauprojekte nur noch schwer zu vermitteln, ihre ökologische Verträglichkeit wird ebenso angezweifelt wie ihre ökonomische Sinnhaftigkeit. Das Dialogforum dachte um. Man konzentrierte sich auf reichlich vorhandene Schienenwege, mit deren Ausbau und „Ertüchtigung“ das Ziel einer ausreichenden Anbindung der deutschen Häfen ebenfalls würde erreicht werden können.

Das Dialogforum diskutiert aktuell über eine übersichtliche Reihe von Ausbaumaßnahmen, die es unter der Bezeichnung „Alpha-Variante“ zusammenfasst: Dazu gehört ein dreigleisiger Ausbau der Strecke von Lüneburg nach Uelzen, die Elektrifizierung und der Ausbau der sogenannten Amerika-Linie von Bremen nach Uelzen und zusätzliche Ausweichgleise auf den Strecken Nienburg-Wunstorff und Nienburg-Minden (siehe Grafik). Damit könnte nach Einschätzung der Deutschen Bahn der wachsende Güterverkehr auf der Schiene bewältigt werden.

Unproblematisch ist aber auch diese vergleichsweise kleine Lösung nicht für alle: Gemeinden wie Kirchlinteln, die an der geplanten Amerika-Linie liegen, gehen in Erwartung von täglich zusätzlichen 40 Güterzügen schon einmal in Deckung und fordern einen umfänglichen Schall- und Erschütterungsschutz entlang der Strecke.

In Bremen ist man dagegen mit Blick auf die Alpha-Variante guter Dinge. „Wir gewinnen schnell

zusätzliche Transportkapazitäten und ausreichend Zeit für größere Lösungen, sofern sie später notwendig werden“, sagte der Verkehrsreferent der Bremer Handelskammer, Jörg Azard. Ein besserer Abfluss der Warenströme aus Bremen in Richtung Süden und Osten komme darüber hinaus dem Jade-Weser-Port zugute.

Der Sprecher der Bremer Wirtschaftsbehörde, Holger Bruns, äußerte sich zufrieden mit der Aufnahme der Strecke von Bremerhaven über Bremervörde nach Verden in den Alpha-Entwurf. „Das entlastet die Stadt von durchrumpelnden Güterzügen“, sagte er.

Kommentar Seite 2