



Für den Güterzugverkehr sollen bestehende Strecken ausgebaut werden. FOTO: DPA

Staatssekretär Ferlemann: Das Y ist damit tot

VON MICHAEL EVERS

Celle

. Die Fronten zwischen der Bahn und den Bewohnern der Lüneburger Heide waren über Jahrzehnte so verhärtet, dass eine Einigung bei der umstrittenen Y-Bahntrasse fast unmöglich schien. Um den Konflikt zu entschärfen, rief Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) ein Dialogforum mit Kommunen und Bürgerinitiativen ins Leben. Dieses ist nach monatelangen Beratungen am Donnerstag in Celle zu der Empfehlung gekommen, dass statt der gefürchteten Neubautrasse auch ein Ausbau bestehender Strecken reicht, um die wachsende Zahl von Güterzügen aus Hamburg und Bremerhaven Richtung Süden abzufahren. Die Bahn hatte dies jahrelang bestritten, hält dies nun aber für einen vorerst gangbaren Weg.

„Wir wollen, dass es losgeht“, sagte Lies am Donnerstag zum Abschluss des Forums. Es sollten nun endlich die Bauarbeiten beginnen, anstatt weitere Diskussionen über denkbare Trassen zu führen. Auf diese klare Ansage hatten die im Forum vertretenen Landkreise, Städte und Anwohnerinitiativen immer wieder gepocht. Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, bekräftigte sie in Celle prompt: Der Bund nehme die Ausbauvariante komplett in den Bundesverkehrswegeplan auf. „Das Y ist damit tot – mit der heutigen Zusage von mir.“ Der Applaus der Neubautrassengegner war ihm sicher. „Man muss Betroffene zu Beteiligten machen“, erläuterte er.

Rückblende: Anfang der 1990er-Jahre begann die Planung für die Y-Trasse, die

in Verlängerung der ICE-Neubaustrecke aus Würzburg von Hannover nach Bremen und Hamburg führen sollte. Statt einer Tempo-300-Trasse rückte später der wachsende Güterverkehr aus den Häfen in den Fokus. Während die Bahn auf ihrer Planung beharrte, schnellten die Kosten in die Höhe und der Widerstand der Anlieger nahm zu. Auch als die ursprünglichen Y-Pläne vor drei Jahren ad Acta gelegt wurden, blieb das Misstrauen der Anlieger bestehen.

Damit sich ein offener Konflikt wie bei dem Projekt „Stuttgart 21“ nicht wiederholte, lud Lies zum Dialogforum ein. Besser es werde etwas Zeit in die Suche eines Konsenses gesteckt, als dass später jahrelang prozessiert wird, argumentierte der Minister. Das Ergebnis, das Bund und Bahn nun ausdrücklich mittragen, gibt ihm weit-

gehend Recht. Herausgekommen ist eine vom Forum erarbeitete Lösung, die zusätzliche Gleise an bestehenden Strecken sowie den Ausbau der jahrzehntelang weitestgehend im Dornröschenschlaf schlummernden „Amerika-Linie“ von Bremen nach Uelzen und weiter nach Ostdeutschland umfasst.

Nicht gelungen ist es dem Forum aber, die Kritik von Hafenwirtschaft, Industrie und Verkehrsverbänden angemessen zu berücksichtigen. Die tragen die gefundene Alpha-Ausbauvariante zwar mit, ziehen aber zusätzlich als künftige Ergänzung eine Neubautrasse entlang der Autobahn

A 7 von Hamburg Richtung Hannover in Erwägung.

Die Stadt Hamburg sowie der Fahrgastverband Pro Bahn und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) legten deshalb eine eigene Abschlussempfehlung vor. Auch die niedersächsischen Seehäfen und der Industrie- und Handelskammertag (NIHK) forderten am Donnerstag als Option weiter eine Neubautrasse. Kritik an der Alpha-Variante kam auch aus Schleswig-Holstein, wohin etliche Züge nach dem Konzept ausweichen sollen.

Unterdessen will Minister Lies beim Baustart zwischen Verden und Rotenburg aufs Tempo drücken. „Wir werden zehn Millionen Euro bereitstellen, damit wir mit der Planung beginnen können.“