

Die Y-Trasse steht wieder auf der Kippe

Das Bundesverkehrsministerium bestätigt, dass es für neue Projekte keinen finanziellen Spielraum gibt

Dass die geplante Y-Trasse aus Geldknappheit vermutlich vorerst nicht gebaut werden kann, wird als Information aus dem Bundesverkehrsministerium derzeit zwischen den Bürgerinitiativen hoffnungsfroh hin- und hergemalt.

VON URSULA KALLENBACH

WEDEMARK. „Für neue Projekte gibt es nahezu keinen Spielraum“, sagte Ministeriumssprecher Richard Schild gestern dieser Zeitung. „Für die Finanzierung der Infrastruktur auf Schienen und Stra-

ßen lautet das Motto der kommenden Jahre: Erhalt und Modernisierung geht vor Neubau“, stellte Schild fest – eine Forderung auch der Bürgerinitiativen. Es sei am falschen Ende gespart worden; der Erhaltungsaufwand sei enorm.

Dass auch das Mega-Vorhaben Y-Trasse, ob nun Schnellverkehrsverbindung oder Misch-Güterstrecke zwischen Hannover und Hamburg/Bremen deshalb aus dem aktuellen Fünf-Jahres-Plan für Bundesverkehrswege herausfliege, wie es als Pressemeldungen verbreitet wird, mochte der Sprecher nicht

klar bestätigen. Der zitierte Entwurf zum Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 sei ein „noch nicht abgestimmter Arbeitsentwurf“. „Inhalte werden sich also auch noch ändern. Insofern können derzeit keine Aussagen zu einzelnen Projekten gemacht werden“, betonte er. „Es wird dort investiert, wo der Bedarf am größten und der Nutzen am höchsten ist.“

Sorgen macht den gut informierten Y-Trassengegnern in der Wedemark, Burgwedel und im Norden der Strecke, was sie fast zeitgleich in einer Logistik- und

Verkehrs-Fachzeitung gefunden haben. Danach sollen Gutachter bei der Bedarfsplanüberprüfung zur Y-Trasse auch untersucht haben, was eine Trassierung als reine Güterstrecke bis nach Lehrte kosten würde.

„Die Variante als reine Güterbahn wäre für Anwohner und Naturschützer eine deutliche Verschlechterung der bisherigen Situation“, kommentierten die Trassengegner gestern auf Nachfrage. Es bleibe bei der Zerschneidung der Landschaft durch einen neuen Schienenstrang. „Diese Güterbahn

wird aber, anders als ein Mischbetrieb aus Personen- und Güterverkehr, weitaus höhere Güterzugzahlen aufnehmen. Ganztägig könnten je Richtung zehn Züge in der Stunde verkehren“, gab ein Bahnfachmann in den Reihen der BIs in Rotenburg/Wümme zu bedenken.

„Wirtschaftlich bewertet muss sich auch diese Lösung einem Vergleich zum Ausbau bestehender Strecken stellen“, betonte Christoph Chilla für die Wedemärker BI. Den Gegnern komme es deshalb darauf an, Transparenz in den Planungsprozess zu bringen.