

Gutachter bezeichnen „Y-Trasse“ als volkswirtschaftlichen Unfug

Neubewertung im Bundesverkehrswegeplan methodisch nutzlos



Zwei Mitglieder der Bürgerinitiative Wedemark gegen die Y-Trasse zeigen auf der Karte den Trassenverlauf. Ganz rechts Lars Dorbandt vom Bürgerforum Burgwedel. Foto: Hans Hermann Schröder

BURGWEDEL (hhs). Zu Beginn aller Planungen für Großprojekte ist ein Raumordnungsverfahren zwingend in Deutschland. Das Raumordnungsprogramm für den Bereich der „Y-Trasse“ Hamburg/Bremen –Langwedel nach Hannover wurde 2001 abgeschlossen. Die Ausführung dieses Projekts liegt wegen Geldmangel beim Bund auf Eis. Die Bürgerinitiativen entlang der Trasse fordern nun ein neues Raumordnungsprogramm. Begründung: Die vor mehr als zehn Jahren formulierten Prognosen

zur Entwicklung des Güterverkehrs, die ermittelten Kosten und die daraus abgeleiteten Eigenschaften der Trasse sind überholt. Doch die Bahn lässt gegenwärtig über diese Punkte nicht mit sich reden. Damit wird ganz klar gemacht: Die „Y-Trasse“ ist politisch gewollt und somit beschlossene Sache. Die Burgwedeler Nachrichten haben darüber in der vergangenen Woche ausführlich berichtet. Offene Diskussion, das zeigt die Erfahrung, ist bei diesen Voraussetzungen nicht mehr vor-

gesehen. Alternativen werden nicht gesucht, das Gesamtprojekt werde weder auf entstehende Kosten noch auf Sinnhaftigkeit überprüft, so die aktuelle Einschätzung des Vorgehens der Bahn durch das Bürgerforum Burgwedel. Die Situation erscheint verfahren.

Unterdessen mehren sich schwer gewichtige Stimmen, die den Bau der „Y-Trasse“ gewissermaßen als volkswirtschaftlichen Unsinn bezeichnen. So kommt die „Hanseatic Transport Consultancy“, die auch an der Regionalkonferenz teilgenommen hat, zu dem Schluss, die „Y-Trasse“ für Hamburg und Bremen bringe keine nachhaltige und vor allem keine pünktliche Lösung. Außerdem werde die Infrastruktur unterhalb des Y de facto nicht geplant.

Darüber hinaus zeige das Beispiel „Stelle-Lüneburg“ den großen Zeitbedarf auch für kleinere Projekte. Die nördliche Umfahrung Hannovers durch Ausbau der ehemaligen „Amerika-Linie“ Berlin-Uelzen-Bremen würde zur Entlastung kapazitätskritischer Bahnknoten führen. Allerdings scheint in dieser von vielen als viel versprechende und kostengünstige Alternative gesehene Wiederbelebung der Amerika Linie die Bahn in jeder Beziehung

beratungsresistent zu sein. In der Drucksache des Bundes 17/4980, 17. Wahlperiode, Deutscher Bundestag wird diese „Ertüchtigung“, wie der Ausbau älterer Strecken im Bahn-Deutsch bezeichnet wird, unter der Zielsetzung „Qualitative und kapazitive Ertüchtigung der Anbindung Bremer Häfen an Berlin und , Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebots“ kurz diskutiert. Die Streckenlänge betrage 97 Kilometer, die geplante Geschwindigkeit der Züge 120 km/H, die Gesamtkosten 227 Millionen Euro.

Die geplanten Maßnahmen innerhalb der „Ertüchtigung“ sind die Elektrifizierung und der Bau eines Stellwerks bei Soltau. Als Ergebnis formuliert die Bahn lapidar: „Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftliche positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erreicht werden. Das Vorhaben kann wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird derzeit nicht weiter verfolgt“.

Noch deutlicher als die „Hanseatic Transport Consultancy“ wird das renommierte Verkehrsberatungsbü-

ro KCW in einem Vortrag von Michael Holzhey im Rahmen des „6. VCD-Verkehrskongresses“ am 17. November. Darin formulierte der Verfasser Gründe, die gegen das „Y“ sprechen: Baukosten von mindestens vier Milliarden Euro, es sei ein „alles oder nichts-Projekt“ und sei vor 2025 nicht realistisch, obendrein verkehrlich ineffektiv mit einem Maximum von 230 Zügen.

Darüber hinaus müsse man die betriebliche Funktionalität bei einer Höchstgeschwindigkeit von 250km/H hinterfragen. Die Trasse bringe „nahezu null Entlastung für Bremen, Bremerhaven und den Jade-Weser Port“. Schließlich sei auch die Neubewertung im Bundesverkehrswegeplan 2010 methodisch wertlos.

Das Fazit: Vorläufig ausgeschiedene Planfälle, darunter die Amerika-Linie müssen neu bewertet werden, der „Y-Trasse“ müssten Alternativen unter realistischen Bedingungen gegenüber gestellt werden. Es spreche vieles dafür, dass das Ausbaupaket Lüneburg, Uelzen, Stendal, Rotenburg-Verden, Langwedel-Uelzen sinnvoller und kostengünstiger ist als die „Y-Trasse“.

Damit wird es für die Bahn immer schwieriger, die Sinnhaftigkeit der „Y-Trasse“ zu konstatieren.