

Y-Trasse: Warten auf die Machbarkeitsstudie

Vorstellung verzögert sich / Ehrliches Angebot oder reine Show?

Wenn es um die Y-Trasse geht, sind Kommunalpolitiker, Bürger und Mitglieder von Bürgerinitiativen das Warten gewohnt. Seit fast 20 Jahren schwebt die Schnellbahntrasse wie ein Damoklesschwert unter anderem über dem südlichen Heidekreis; ob sie jemals gebaut wird, ist seit vergangenem Dezember jedoch ungewisser denn je. Denn seinerzeit verkündete Bahnchef Rüdiger Grube nach einem Gespräch mit Y-Trassen-Gegnern im Parkhotel Luisenhöhe, dass die Bahn drei Alternativkorridore auf Machbarkeit und Kosten untersuchen lassen will. Bis Ende des vergangenen Monats wollte die Bahn diese Machbarkeitsstudie für Alternativen in der Hafenhinterlandanbindung der Öffentlichkeit präsentieren, bis heute allerdings warten Landkreise und Bürgerinitiativen vergeblich auf diese Untersuchung. Die wichtigste Frage rund um dieses Studie lautet: Waren das Gesprächsangebot an die Bürgerinitiativen und die Erstellung der Studie ein ernstgemeinter Neustart in den Diskussionen? Oder war alles eine plumpe Show-Veranstaltung?

Walsrode (jr). Ein bisschen spöttisch könnte man sagen, dass die Bahn ja für Unpünktlichkeit bekannt ist – allerdings ist das Verfahren in diesem speziellen Fall auch äußerst komplex und kompliziert. Denn nach der Erstellung wird die Studie der Bahn im Bundesverkehrsministerium diskutiert, erst dann die Öffentlichkeit informiert. Wie und wann das geschehen soll, ist offen. Immerhin erhielt der Heidekreis am 13. März die Information, dass die Studie in den kommenden sechs Wochen präsentiert werden soll – also bis spätestens Ende April.

Doch schon jetzt wird viel gemutmaßt, werden kleine Details und Aussagen in die eine oder andere Richtung gedeutet. Manches ist bloße Kaffeesatzleserei, manches könnte tatsächlich als Indiz taugen, wohn die Reise mit der Y-Trasse

geht. Dirk Eberle als Sprecher der beteiligten Bürgerinitiativen gegen die Y-Trasse hält sich mit Spekulieren nicht lange auf – auch er weiß nicht, was die Machbarkeitsstudie bringen wird. Dennoch sieht Eberle eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass die Y-Trasse womöglich in der Studie nicht als präferierte Anbindung ausgewiesen wird.

Bei der Ursprungsplanung der Y-Trasse hat der Personenverkehr eine wichtige Rolle gespielt. „Nun geht es hauptsächlich um Güterverkehr“, sagt Eberle, und dabei würden Anbindungen eine wichtige Rolle spielen. Für Eberle ist klar, dass die sogenannte Amerika-Linie von Bremen nach Stendal eine ganz wichtige Rolle spielen wird, und er sagt, „dass es mittlerweile nicht mehr um ein Y, sondern um ein X geht“.

Das soll bedeuten, dass der

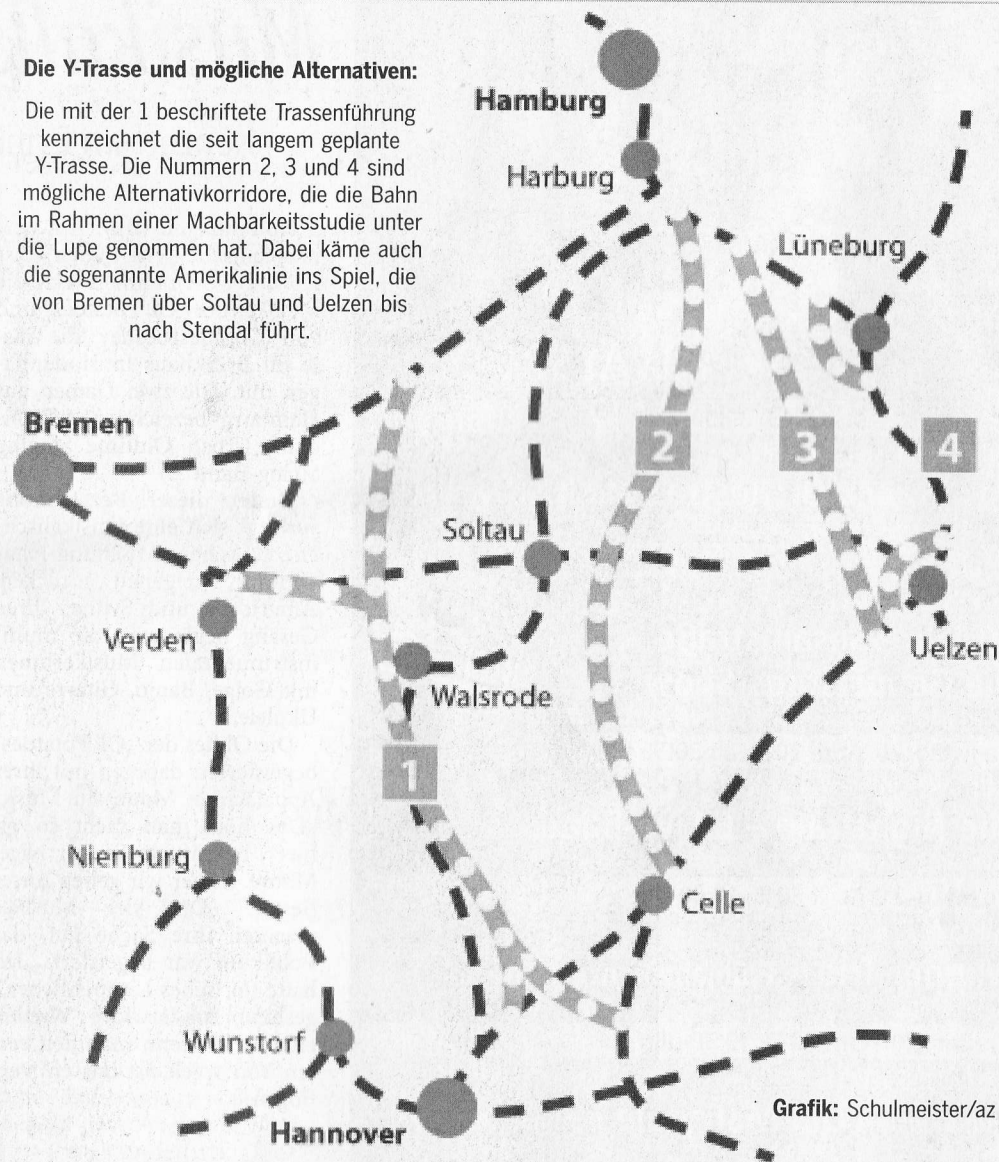
Verkehrsfluss von Nord nach Süd und von West nach Ost betrachtet wird – anders als bei der Planung der Y-Trasse, als die östlichen Bundesländer keine große Rolle spielten und es im Prinzip nur um die Nord-Süd-Anbindung ging. In der Praxis würde die logische Schlussfolgerung ungefähr so aussehen: Der Güterverkehr etwa aus dem Wilhelmshavener Jade-Weser-Port würde über Bremen und die Amerikalinie – also auch über Soltau – bis nach Uelzen verlaufen. Was von dort in den Osten geht, wird weiter über die Amerikalinie abgewickelt, Güter, die in den Süden sollen, könnten über die bestehende Trasse zum Umschlagplatz Lehrte östlich von Hannover gelangen.

Das würde in der Tat den südlichen Teil der Y-Trasse entbehrlich machen, hätte allerdings zur Folge, dass die Amerikalinie und die bestehende Nord-Süd-Verbindung von Hamburg nach Lehrte ausgebaut werden müssten – oder gar eine neue Nord-Süd-Trasse geplant werden muss. Das würde jedoch bedeuten: Neue Planfeststellungsverfahren, neue Bürgerproteste – die Bahn würde quasi wieder bei Null beginnen. Weitere Jahre würden verstreichen, ehe die aus Bahnsicht wichtige Hafenhinterlandanbindung neu aufgestellt werden kann.

Bei den bestehenden Planungen für die Y-Trasse ist das an-

Die Y-Trasse und mögliche Alternativen:

Die mit der 1 beschriftete Trassenführung kennzeichnet die seit langem geplante Y-Trasse. Die Nummern 2, 3 und 4 sind mögliche Alternativkorridore, die die Bahn im Rahmen einer Machbarkeitsstudie unter die Lupe genommen hat. Dabei käme auch die sogenannte Amerikalinie ins Spiel, die von Bremen über Soltau und Uelzen bis nach Stendal führt.



Grafik: Schulmeister/az

ders: Dort gibt es einen Planfeststellungsbeschluss, und so mancher Beobachter traut Bahnchef Grube zu, dass er all die Treffen mit Y-Trassen-Gegnern nur initiiert haben könnte, um sich anschließend hinstellen und sagen zu können: „Seht her, wir haben alles noch einmal überprüft, haben uns die Meinungen der Bürger

angehört, aber es geht nicht anders: Die Y-Trasse muss gebaut werden.“

Diese Befürchtungen hegt auch Jürgen Hambrock. „Wir sind ein bisschen an der langen Leine“, sagt der Ebbinger, der sich in der Initiative „Bürger für Umwelt“ gegen die Y-Trasse zur Wehr setzt. Hambrock sieht in dem jetzigen Prozedere eine

große Gefahr. „Am 31. März 2016 endet die Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zur Y-Trasse“, sagt Hambrock, und er befürchtet für den Fall, dass die Studie die Y-Trassenführung bestätigt, dass es plötzlich ganz schnell gehen könnte mit dem Bau der Schnellbahntrasse quer durch den südlichen Heidekreis.