

# „Ohne die Anbindung des Jade-Weser-Ports geht gar nichts“

Niedersachsens Wirtschaftsminister Lies fordert, den Nordwesten bei den Planungen zur Y-Trasse nicht zu vergessen / Bahn stellt Alternativen vor

VON SASKIA DÖHNER

**Hannover/Berlin.** Der Kampf gegen die Y-Trasse ist so alt wie der erste Plan einer Verbindung für Hochgeschwindigkeitszüge im Dreieck zwischen Hamburg, Bremen und Hannover. Was ursprünglich als ICE-Trasse für den Personenverkehr gedacht war, soll jetzt vorrangig zur Entlastung des sprunghaft wachsenden Güterverkehrs aus den Häfen dienen. Nach 15 Jahren Streit hat die Deutsche Bahn jetzt drei Alternativrouten geprüft. Am Dienstag wurden sie in Berlin der niedersächsischen Landesregierung vorgestellt. Ob damit die alte Y-Trasse tatsächlich vor dem Aus steht, ist noch unklar. Sicher ist hingegen, dass sich auch gegen die Varianten schon heftiger Widerstand formiert. Dabei ist noch völlig offen, welche Route überhaupt Realisierungschancen hat.

Eine Variante ist eine Trasse für Güterzüge in Form eines Y mit einer Neubaus Strecke zwischen Maschen bei Hamburg, Soltau und Celle und dem Ausbau der sogenannten Amerikalinie zwischen Langwedel (Kreis Verden) und Soltau. Wenn man die Strecke dann auch noch gen Osten bis Uelzen erweitert, wird aus der y-förmigen Verbindung eine X-Trasse.

Die zweite Möglichkeit ist der Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Maschen und Celle über Lüneburg und Uelzen. Zudem sind zusätzliche Gleise zwischen Nienburg und Wunstorf (Region Hannover) vorgesehen.

Die dritte Lösung setzt auf eine Neubaus Strecke von Maschen bis Unterlüß bei Celle. Auch diese Variante beinhaltet die Erweiterung im Abschnitt Nienburg-Wunstorf.

Laut Enak Ferlemann, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, sollen die Vorschläge der Bahn mindestens bis Herbst ausführlich geprüft werden. Dann wolle man sich für die beste Route entscheiden. Der Bund stehe dabei in engem Kontakt zum Land, den örtlichen Politikern und Bürgerinitiativen. Und auch danach soll es offen weitergehen. Für 2014 verspricht Ferlemann ein „Jahr des



„Die alte Y-Trasse steht vor dem Aus. Es wird nicht nur im Bundesverkehrsministerium, sondern auch im Bundesfinanzministerium entschieden. Die vorgeschlagene Neubaus Strecke Ashausen-Unterlüß ist am günstigsten.“

Reinhard Grindel (CDU), MdB



„Die Anbindung der niedersächsischen Häfen, vor allem des Jade-Weser-Ports, an die Bahn ist von zentraler Bedeutung. Wir wollen mehr Gütertransporte auf die Schiene bekommen.“

Olaf Lies (SPD), Landeswirtschaftsminister

Bürgerdialogs“. Auch die Deutsche Bahn will kein zweites „Stuttgart 21“ erleben. Rüdiger Grube war im vergangenen Sommer eigens ins Land der Kritiker gereist und hatte sich im niedersächsischen Kreis Rotenburg die möglichen Auswirkungen zeigen lassen, die der Bau der Y-Trasse hätte. Der Bahnchef versprach Anliegern und Anwohnern mehr Mitbestimmung:

„Gegen die Bevölkerung wird nichts durchgedrückt.“

Ein ganz anderes Gefühl hatten allerdings jetzt die vier Anti-Y-Trassen-Gruppen, die sich damals mit Grube getroffen hatten. Einzelne Bundestagsabgeordnete hatten im Vorfeld Details über die Alternativrouten veröffentlicht, ohne dass die Landesregierung überhaupt von den neuen Plänen wusste. Von den Bürgerinitiativen ganz zu schweigen. „Mit Bürgernähe und Transparenz hat das nichts zu tun“, schimpfte der Sprecher der Initiativen, Dirk Eberle, gestern. Bahn und Bundesverkehrsministerium beteuerten jedenfalls, sie hätten keine Informationen vorab an einzelne Abgeordnete gesteckt.

Auch Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) sprach von einer kommunikativen Panne beim Neustart. Aus Sicht des Landes hat die Anbindung der Häfen, vor allem des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven, oberste Priorität. „Es gibt keine Lösung für Niedersachsen, die nicht Bremen und Wilhelmshaven mit einbindet“, betonte Lies. Nur die Strecke zwischen Hamburg und Hannover auszubauen, sei nicht sinnvoll.

Er sagte: „Es ist unser ausdrückliches Ziel, mehr Gütertransporte auf die Schiene zu bringen.“ Die beste Lösung für Umwelt und Anwohner sei nicht unbedingt die billigste, betonte Lies. Bestehende Strecken dürften durch die Bauarbeiten nicht über Gebühr belastet werden: Es wäre nicht hinzunehmen, wenn der Schienenverkehr zwischen Hamburg und Hannover für mehrere Jahre erhebliche Einschränkungen erleben müsste, meinte Lies. Er warnte vor einer Diskussion nach dem Motto: „Eine neue Bahntrasse ja, aber nicht bei mir“.

Der Rotenburger CDU-Abgeordnete Reinhard Grindel hatte sich öffentlich für die Neubauvariante zwischen Maschen und Unterlüß ausgesprochen. Sie sei mit Kosten von 2,5 Milliarden die mit Abstand günstigste. Außerdem seien nur 5500 Haushalte betroffen. Bei den Alternativstrecken seien es fünf- oder zehnmal so viele. Die alte Y-Trasse soll dem



Vernehmen nach mindestens fünf Milliarden Euro kosten.

Dagegen hatte Grindels Celler Parteifreund Henning Otte klar Position gegen die Alternativrouten bezogen. Die neuen Pläne würden die Heide Landschaft zerstören. Besser sei es, an der alten Y-Trasse als reine Güterverkehrsverbindung festzuhalten. Dies sei zudem die einzige Strecke, für die es bereits ein abgeschlossenes Raumordnungsverfahren gebe. Die

Uelzener SPD-Bundestagsabgeordnete Kirsten Lühmann warb dagegen für eine offene Diskussion aller Möglichkeiten. „Vorfestlegungen sind weder erforderlich noch hilfreich, es geht um mehr als um persönliche Profilierung und Schwarze-Peter-Spiele, es geht um den Wirtschaftsmotor deutscher Nordseehäfen.“ Auch Eberle, Sprecher der Initiativen, forderte, dass die Y-Trasse nicht zum Wahlkampfthema verkommen dürfe.

## Ein langer Weg

■ **Anfang der neunziger Jahre:** Es gibt erste Überlegungen, wie man den Personenverkehr zwischen Hamburg und Hannover steigern könnte. Die Idee: eine Schnelltrasse; später wird auch Bremen miteinbezogen.

■ **1997:** Das Konzept sieht vor, die Y-Trasse 2008 in Betrieb zu nehmen.

■ **23. März 2001:** Das Raumordnungsverfahren ist abgeschlossen.

■ **August 2007:** Bahn-Vorstand Hartmut Mehdorn erklärt, die Y-Trasse nach „Stuttgart 21“ als nächstes Großprojekt auf den Weg bringen zu wollen. In Niedersachsen haben sich bereits vier Anti-Y-Trassen-Initiativen gegründet.

■ **Oktober 2008:** Das Planfeststellungsverfahren wird vom Bund vorbereitet.

■ **August 2010:** Das Umweltbundesamt kritisiert das Projekt als zu teuer und veraltet.

■ **November 2010:** Land und Bahn treiben die Pläne dennoch voran, der Widerstand wächst.

■ **Dezember 2011:** Aus Spargründen legt Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) das Großprojekt vorerst auf Eis.

■ **Januar 2012:** Der Bund fordert die Bahn auf, Alternativen zu prüfen.

■ **Juli 2012:** Bahnchef Rüdiger Grube verspricht Anliegern und Kritikern eine neue Form des Dialogs.

■ **Dezember 2012:** Erstmals werden mögliche Alternativrouten vorgestellt.

■ **7. Mai 2013:** Der Bund informiert das Land über drei Varianten. dō