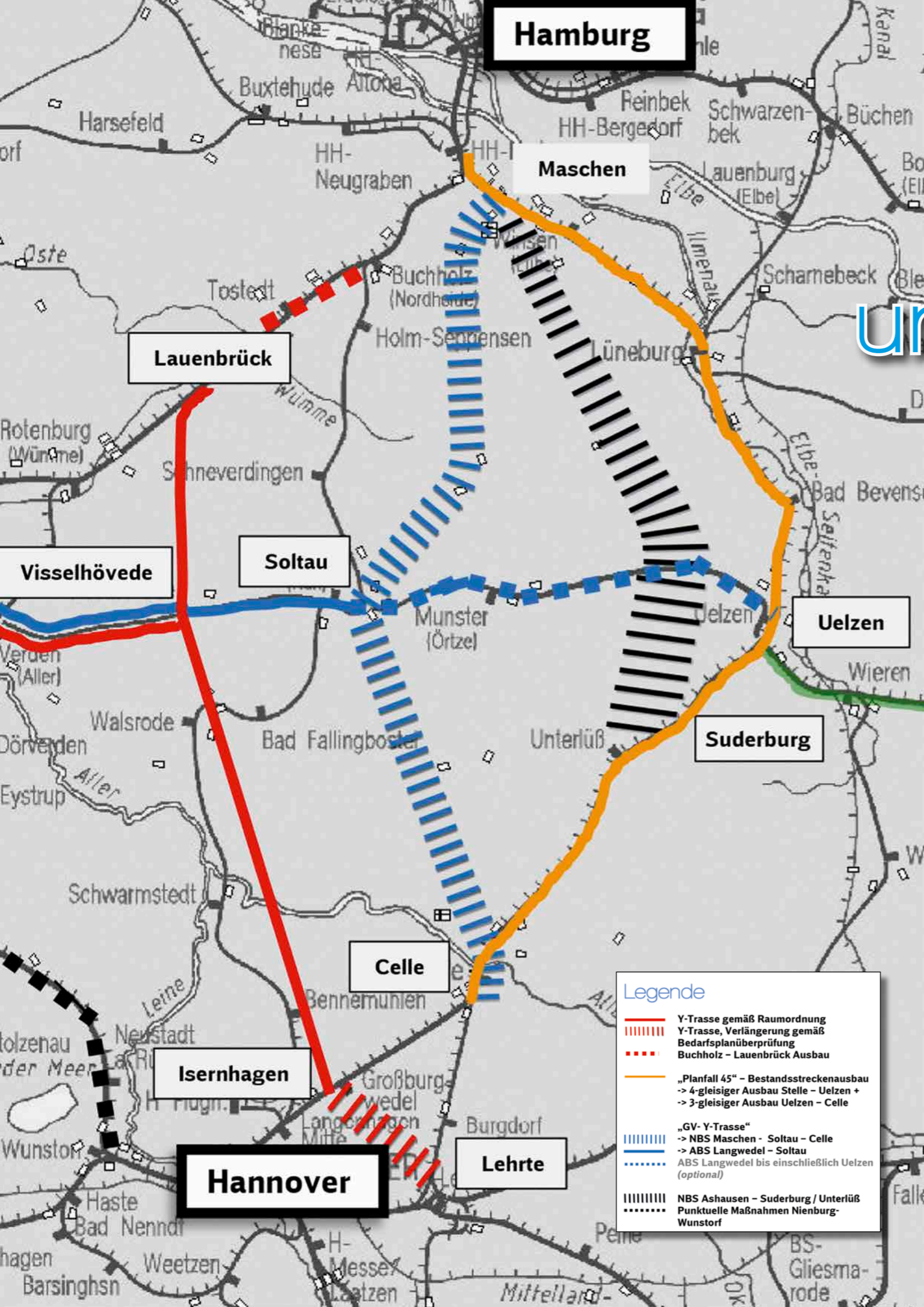


Die Y-Trasse in Norddeutschland – und ihre Alternativen



Kurz nach der Deutschen Einheit wurde im Rahmen der Planung für die Transeuropäischen Netze (TEN) die sogenannte „Y-Trasse“ oder auch ABS/NBS Hannover – Bremen bzw. Hamburg konzipiert. Hauptziel dieser neuen Strecke war die Entmischung der Verkehre auf den heutigen Bestandsstrecken. Ursprünglich war die Y-Trasse nur für den schnellen Personenverkehr (300 km/h) konzipiert. Die Zielreisezeit Hannover – Bremen sollte 49 statt heute 58 und die zwischen Hannover und Hamburg 59 statt heute 74 Minuten betragen. Der Kostenaufwand wurde auf ca. 1,5 Milliarden Euro geschätzt (siehe BVWP 2003).

Um die Wirtschaftlichkeit dieser neu zu bauenden Strecke zu verbessern, wurde – ähnlich wie bei anderen Neubaustrecken – das Betriebskonzept weg von einer reinen Personenverkehrsstrecke zu einer Mischbetriebsstrecke geändert. Die Verkehrsprognosen 2015, 2025 und 2030 des BMVI versprachen eine erhebliche Zunahme der Güterverkehrsströme auf der Schiene von den norddeutschen Häfen und auch aus Skandinavien (um bis zu 43 %). Als entscheidender Schwachpunkt erwies sich nun die vorgesehene Einbindung der NBS in die Strecke Hannover – Celle bei Isernhagen.

Ein Abfluss der Güterzüge von der NBS wäre nur über Hannover Hbf möglich gewesen, was nachts für mache Züge sicherlich möglich (Lärm!), tagsüber wegen der dichten Belegung mit Zügen des Personenverkehrs aber vollkommen unmöglich gewesen wäre. Es entstand die Idee, diesen Engpass durch eine sogenannte Nord-Ost-Umfahrung (Isernhagener Spange) zu erweitern.

Neben dem jetzt schon absehbaren erheblichen finanziellen Aufwand verstärkte sich immer mehr der Protest von Bürgern in dieser Region. Die unberührte Heidelandschaft und die kleinen Heidedörfer befürchteten eine Zerstörung ihrer heilen Umwelt, und die Menschen an

den aktuellen Hauptstrecken bangten um die Zugverbindungen mit den hochwertigen Reisezügen.

Alle diese Ängste schreckten natürlich die regionale Politik auf. Bahnchef Dr. Rüdiger Grube besuchte im Herbst 2013 diese Region, um sich die Sorgen und Nöte der Menschen vor Ort genau anzuhören. Alleine dieser Akt hat ihm in der norddeutschen Heidelandschaft viel Respekt und Anerkennung eingebracht.

Daraufhin wurden die Planungsabteilungen der DB AG vom Bund beauftragt, Alternativen für diese Trasse zu erarbeiten. Im Frühjahr 2014 wurden diese der Öffentlichkeit präsentiert. Die einzelnen Projektvorschläge wurden von Fachleuten aber auch von den Menschen in der entsprechenden Region sehr unterschiedlich bewertet. Wie, darüber wird gleich berichtet; aber zunächst einige Worte zur Ausgangssituation:

Die DB AG muss sich der zu erwartenden Zunahme des Schienengüterverkehrs stellen. Sie muss eine verlässliche Schieneninfrastruktur vorhalten, die die Verkehrsströme aus den norddeutschen Häfen und aus Skandinavien in Richtung Süden, Südosten, Osten und Westen optimal bewältigen kann. Unverständlich ist, dass man den Eisenbahnknoten Hannover, der heute schon die Grenzen der Belastbarkeit erreicht hat, nicht entlasten



▲ Die Infrastruktur muss verlässlich vorgehalten werden, damit die Verkehrsströme besser fließen können.

▲ Ein Abfluss der Güterzüge über den Hannoveraner Hauptbahnhof wäre zwar möglich, aber mit deutlichen Nachteilen versehen.

▲ Der Ausbau der Verbindung zwischen Stendal und Uelzen könnte erheblich zur Verbesserung der Situation beitragen.

▲ Die Rechtskraft der raumordnerisch bestätigten Y-Trasse durch die Heide erlischt in diesem Jahr.

will, sondern durch Verkehre, die nicht diesen Knoten unbedingt anfahren müssen, zusätzlich belastet. Es darf daran erinnert werden, dass neun Strecken in diesen Knoten Hannover führen, dass der sogenannte Mega-Hub Lehrte gebaut wird und eine Zunahme des Schienengüterverkehrs um bis zu 43 % zu erwarten ist. Darum sind Aussagen in einem Chartsatz der DB Netz AG „keine zusätzliche Belastung des Engpasses Knoten Hannover“ absolut unverständlich.

Bei den Projektvorschlägen sind zumindest zwei Projekte, die eine allgemeine Zustimmung erfahren haben. Dies ist die sogenannte Blockverdichtung zwischen Nienburg und Wunstorf (Erhöhung der Zugfrequenz) und die Optimierung der ABS Langwedel-Uelzen (Amerikalinie), die dann in die ABS Uelzen-Stendal und dann weiter in den sogenannten Wachstumskorridor Ost führt. Diese Strecke entlastet den Eisenbahnknoten Hannover erheblich und ist eine optimale Abfuhrmöglichkeit vom Jade-Weser-Port und Bremen in Richtung Osten, Südosten aber auch Süden.

Das BMVI hat bei der Aufnahme von Eisenbahnprojekten im neuen BVWP 2015 folgende richtige Priorisierung vorgegeben, nämlich „Engpassbeseitigung vor Streckenneubau“. Durch die Projekte SGV-Y (neue Gez.-Strecke durch die Heide) oder alternativ NBS Ashausen-Suderburg/Unterlüß (Parallelstrecke zur jetzigen Hauptstrecke Hamburg-Celle) sowie viergleisiger/dreigleisiger Ausbau der jetzigen

Hauptstrecke Stelle-Celle werden Engpässe zwischen Hamburg und Hannover verlagert, die Engpassituation auf der Güterumgebungsbahn Hannover verbleibt. Aus diesem Grund ist der vollständige zweigleisige Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal sinnvoll.

Die Gesamtprojektierung darf sich aber nicht nur auf die reine Streckenprojektierung beschränken, sondern muss auch beinhalten, herauszufinden, welche finanziell machbaren und vor allem schnell umsetzbaren Alternativen es gibt.

Im aktuellen BVWP aus dem Jahre 2003 sind zwei Bestandsstreckenoptimierungsprojekte mit dem Vermerk „vordringlicher Bedarf“ aufgenommen worden. Doch leider nach zwölf Jahren der Aufnahme in den noch aktuellen BVWP sind diese Projekte immer noch nicht fertig; aber man redet anscheinend lieber schon wieder heute über Neubauprojekte.

Irrtümlicherweise wird immer wieder in der Öffentlichkeit behauptet, die Nichtfertigstellung dieser Projekte sei ein Verschulden der DB AG; dies ist nicht richtig. Verantwortung trägt hierfür alleine der Eigentümer – und dies ist der Bund.

Um welche Projekte handelt es sich? Es geht hier um die Optimierung zweier Bestandsstrecken, die eine bessere Verteilung der Güterverkehrsströme zulassen würden.

1. ABS Uelzen-Stendal

Als Verlängerung der ABS Langwedel – Uelzen könnte sie erheblich dazu beitragen, Güterverkehre aus dem Raum Bremen und Hamburg (wie oben erwähnt) durch ihre Einmündung in den sogenannten Wachstumskorridor Ost der DB AG in Richtung Ost-, Südost- aber auch Süddeutschland zu fahren. Hierzu ist es aber auch erforderlich, dass die vorhandene Hauptstrecke von Lüneburg-Uelzen dreigleisig ausgebaut wird.

Eine enorme Entlastung des Eisenbahnknotens Hannover wäre hiermit erreicht.

2. ABS Rotenburg – Minden

Dieser Streckenabschnitt besteht aus den drei Teilen:

- Rotenburg – Verden
- Verden – Nienburg
- Nienburg – Minden

Die Strecke Verden – Rotenburg wird auch als Hauptumleitungsweg für die Strecke Hannover – Hamburg immer eine hohe Priorität haben. Derzeit wird die Signaltechnik der Strecke erneuert und die Gleise in den Kreuzungsbahnhöfen auf eine Länge von 750 m gebracht. Ein zweigleisiger Ausbau und eine Entflechtung der Knoten Verden und Rotenburg wäre deswegen sehr wünschenswert.

Im Rahmen der Projekteplanung für den neuen BVWP 2015 wird der Streckenabschnitt Nienburg – Minden von der DB Netz AG auf

Optimierungswünsche der Politik und der Mehrheit der Bürgerinitiativen geprüft. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

Der Ausbau von Bestandsstrecken hat in der Regel folgende Vorteile:

- kein Raumordnungsverfahren (d.h. geringerer finanzieller Aufwand und Zeiterparnis)
- Inbetriebnahme je nach Baufortschritt ist möglich (d.h. erhebliche Zeitersparnis)

Die Rechtskraft der raumordnerisch bestätigten Y-Trasse durch die Heide erlischt in diesem Jahr. Das Spiel um den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Hannover – Hamburg/Bremen beginnt von vorne. Wie auch immer die Entscheidung nach einem neuen, sehr zeitaufwändigen Prozess aussehen mag: Letztlich haben wir etwa zehn Jahre Zeit verloren und der wirtschaftliche Nutzen bleibt auch weiterhin sehr umstritten! ■



Volker Thürk
BFBahnen Hamburg