

„Wir brauchen den Personenverkehr“

In Uelzen diskutiert die Deutsche Bahn erstmals mit Politikern und Verwaltungsvertretern über die Y-Trasse

VON SASKIA DÖHNER

UELZEN. Draußen rumpeln im Viertel-Stunden-Takt Züge vorbei, drinnen – in der Uelzener Stadthalle – wächst der Unmut unter den rund 60 Zuhörern. „Uelzen darf nicht abgehängt werden“, ruft Bürgermeister Otto Lukat (SPD). Es könne nicht sein, dass in Uelzen keine Schnellzüge mehr hielten. „Schauen Sie doch nach Alfeld, da ist tote Hose.“ Seitdem die ICE-Strecke nach Göttingen gebaut wurde, ist die alte Schnellstrecke von Hannover gen Süden über Alfeld, Kreiensen und Northeim nur noch Geschichte. Sollte statt der seit mehr als 20 Jahren diskutierten Y-Trasse zwischen Hannover, Hamburg und Bremen jetzt eine Neubaustrecke zwischen Ashausen (Kreis Harburg) und Suderburg kommen, könnte Uelzen ein ähnliches Schicksal erleiden, befürchtet Bürgermeister Lukat. Und mit seiner Einschätzung ist er nicht allein. „Wir wollen nicht Norddeutschlands Güterverkehrsklo werden, wir wollen die Anbindung an den Personenverkehr behalten“, sagt ein anderer Zuhörer.

Erstmals hat die Deutsche Bahn gestern in Uelzen örtlichen Politikern und Verwaltungsmitarbeitern mögliche Varianten zur Y-Trasse vorgestellt. Acht weitere Informationsveranstaltungen im ganzen Land sollen folgen, am 25. Juli in Hannover, vier Tage später soll es noch eine Veranstaltung eigens für Umweltschutzorganisationen, Bürgerinitiativen, Industrie- und Handelskammern und andere Verbände geben. „Neue Transparenz“ nennt dies Bahnsprecher Michael Bauhoff. Die jahrelangen Planungen zur Y-Trasse, die einst als Hochgeschwindigkeitsstrecke für den ICE-Verkehr zwischen Hamburg, Hannover und Bremen geplant war, aber längst vor allem für Güterzüge gedacht ist, hatten den Widerstand wachsen lassen – in der Wedemark und Burgwedel bei Hannover, in der Lüneburger Heide, in den Kreisen Rotenburg und Verden gingen immer mehr Menschen auf die Barrikaden. Bahnchef Rüdiger Grube war vor zwei Jahren eigens ins Land der Kritiker gereist und hatte den Anwohnern mehr Mitbestimmung versprochen. Ein zweites „Stuttgart 21“ wollte die Bahn nicht erleben.

Aber Transparenz ist anstrengend. Die Zuhörer in der Stadthalle Uelzen

bohren nach, fragen nach Details, wollen wissen, ob ihr Ort von der Trasse zerschnitten werden könnte oder warum die Neubaustrecke nicht parallel zur ohnehin geplanten neuen Autobahn 39 geplant wird, die Wolfsburg mit Uelzen verbinden soll. „Zwei nebeneinander verlaufende Großtrassen, eine auf der Straße als Autobahn und eine auf der Schiene, sind doch ökologischer Wahnsinn“, sagt ein Mann.

Simone Ilgner, bei der Bahn für die Koordination von Großprojekten zuständig, versucht, die aufgebracht Zuhörer zu beruhigen. Es sei noch gar nichts

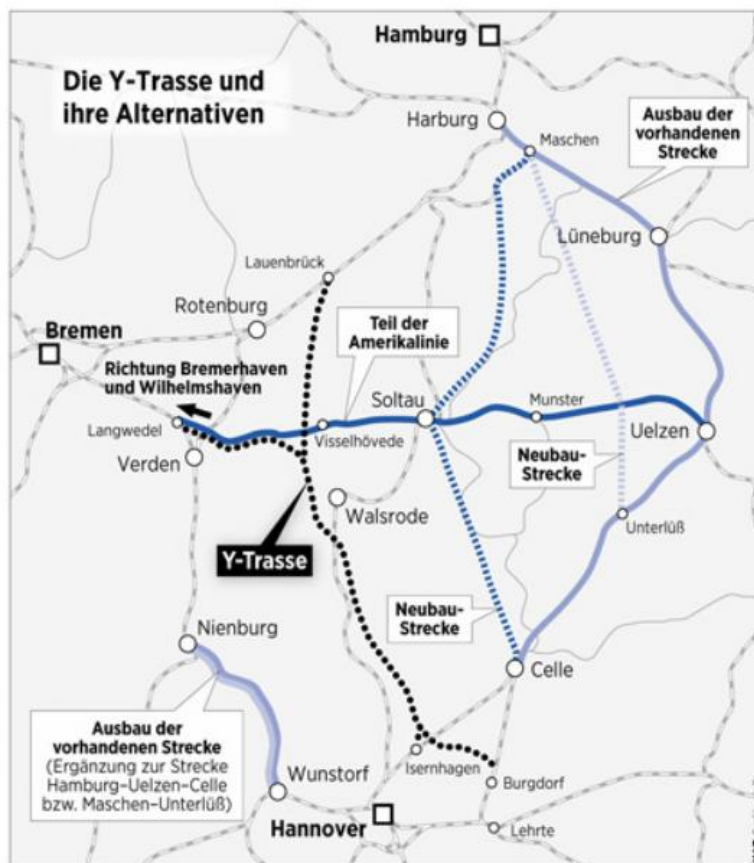
entschieden. Man habe nur eine Machbarkeitsstudie vorgelegt, nun müsse der Bund die Alternativen prüfen. Sie weiß aber auch: „Eine Alternative, die allen gefällt, wird es nicht geben.“

Die Zeit bis zu den Sommerferien will die Bahn nutzen, um ihre Varianten in den betroffenen Regionen vorzustellen. Dann soll „im Dialog“ die Strecke gefunden werden, die am meisten Zustimmung findet. Eine Mammutaufgabe, wie die Auftaktveranstaltung vermuten lässt. Für das Land hat die Anbindung des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven Priorität, hat Niedersachsens Wirtschafts-

minister Olaf Lies (SPD) verkündet. An sonsten mischt er sich bislang wenig ein in den Streit, der selbst eigentliche Parteifreunde wie die CDU-Bundestagsabgeordnete Reinhard Grindel aus Rotenburg und Henning Otte (Celle) entzweit. Der eigene Wahlkreis liegt im Zweifelsfeld näher als das Parteibuch.

Konkrete Antworten auf ihre Ängste haben die Zuhörer in der Uelzener Stadthalle an diesem Abend nicht bekommen auch Bürgermeister Lukat nicht. „Ich geh jetzt erstmal 'ne Bratwurst essen“ sagt einer beim Rausgehen. „Au ja, wa Handfestes“, antwortet sein Begleiter.

Die möglichen Streckenverläufe



Die klassische Y-Trasse sieht den zweigleisigen Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lauenbrück und Isernhagen vor.

Das Güter-Y meint den zweigleisigen Neubau zwischen Maschen bei Hamburg und Celle sowie zwischen Soltau und Langwedel.

Ausbau der Bestandsstrecken: Diese Variante geht von der Erweiterung auf drei Gleise für die Verbindung Celle-Lüneburg und vier Gleise zwischen Lüneburg und Ashausen (Kreis Harburg) aus. Hinzu käme der Ausbau der Strecke zwischen Nienburg und Wunstorf (Region Hannover).

Reduzierter Ausbau der Bestandsstrecken: Dies umfasst den dreigleisigen Ausbau zwischen Uelzen und Lüneburg und den viergleisigen Ausbau Lüneburg-Ashausen. Hinzu käme die Ertüchtigung der Strecke Nienburg-Wunstorf.

Neubau zwischen Ashausen und Unterlüß (Kreis Celle): Eingeschlossen ist der Anschluss Uelzens und weiter nach Stendal.

Neubau zwischen Ashausen und Suderburg (Kreis Uelzen) sowie Anbindung Uelzens über die „Amerikaline“ weiter nach Stendal, Sanierungsmaßnahmen im Bahnhof Celle und zwischen Nienburg und Wunstorf

Ausbau Langwedel-Uelzen („Amerikaline“): Diese Variante wäre immer nur eine Zusatzmaßnahme, die sich aber nicht einfach umsetzen ließe.