

„Das Y ist tot“: Umstrittene Trasse wird nicht gebaut

Celle/Hannover. Vertreter der Bundesregierung und der Bahn AG haben der seit vielen Jahren umstrittenen Y-Trasse eine klare Absage erteilt – somit werden jetzt doch keine neuen Schienentrassen im Norden Niedersachsens gebaut. Stattdessen soll der gestern vom Dialogforum Schiene Nord beschlossene Ausbau von bereits bestehenden Strecken – die sogenannte Alpha-Variante – umgesetzt werden. „Mit der heutigen Zusage von mir ist das Y tot“, sagte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU).

Gegner der Y-Trasse reagierten begeistert auf diese klaren Worte. „Das haben wir nicht zu träumen gewagt. Gestandene Männer waren zu Tränen gerührt“, sagte zum Beispiel Christoph Chilla von der Initiative „Bürger für eine lebenswerte Wedemark“ aus der Region Hannover. Er kämpft seit 16 Jahren gegen den Bau der Neubaustrecke, die Hamburg, Bremen und Hannover verbinden sollte.

„Dieses Beispiel wird Schule machen“

Bund, Bahn und Bürgervertreter einig: Die Y-Trasse ist erledigt und der Ausbau der Alpha-Variante soll beginnen

VON HEIKO RANDERMANN UND MICHAEL EVERS



„Meilenstein für Bürgerbeteiligung“:
Wirtschaftsminister Olaf Lies begrüßt vor dem
Dialogforum in Celle Initiativen, die gegen neue
Bahntrassen demonstrieren. Fotos: dpa
(3)/Kallenbach

CELLE. Viel Vertrauen hatten die meisten Mitglieder des Dialogforums Schiene Nord gegenüber Vertretern von Politik und Bahn nie. Zu viele schwammige Aussagen hatten sie sich anhören müssen, zu oft waren sie enttäuscht worden – die Fronten im Streit um das Neubauprojekt Y-Trasse zwischen Hamburg, Bremen und Hannover waren über die Jahre mehr als verhärtet. Doch gestern bei der letzten Sitzung des Forums in Celle sorgten die Sätze der hochrangigen Vertreter von Bund und Bahn bei den Bürgervertretern für warmen Applaus – und sogar für einige Tränen der Rührung. Denn mit deutlichen Worten

erklären Bund und Bahn, dass die Y-Trasse Geschichte ist und stattdessen der Wunsch des Dialogforums nach Ausbau statt Neubau umgesetzt wird.

„Wir wollen, dass es losgeht“, sagte Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) und sprach von „der Kunst des Möglichen“. Es sollten nun endlich die Bauarbeiten beginnen, anstatt weitere Diskussionen über denkbare Trassen zu führen. Auf diese klare Ansage hatten die im Forum vertretenen Landkreise, Städte und Anwohnerinitiativen immer wieder gepocht – und der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, bekräftigte sie in Celle prompt: Der Bund nehme die Ausbauvariante komplett in den neuen Bundesverkehrswegeplan auf. „Mit der heutigen Zusage von mir ist das Y tot.“ Der Applaus der Neubautrassengegner war ihm damit sicher. „Man muss Betroffene zu Beteiligten machen“, erläuterte er.

Auch Volker Kefer, der Vize-Vorstandsvorsitzende und damit nach Harald Grube zweitmächtigste Mann im Bahn-Konzern, bekannte sich klar zu der vom Forum beschlossenen Ausbau-Variante Alpha. Diese sieht eine punktuelle Verstärkung bestehender Bahnstrecken zwischen Rotenburg, Verden, Uelzen und Lüneburg sowie eine engere Taktung auf anderen Linien vor. Der Ausbau habe einen großen Vorteil gegenüber Neubauplänen, so Kefer: Er schaffe Entlastung im Schienennetz schon vor dem Jahr 2030. Die Bahn werde daher die Alpha-Variante zügig umsetzen. Minister Lies will beim Baustart zwischen Verden und Rotenburg aufs Tempo drücken. „Wir werden 10 Millionen Euro bereitstellen, damit wir mit der Planung beginnen können.“

Nicht gelungen ist es dem Forum aber, die Kritik von Hafenwirtschaft, Industrie und Verkehrsverbänden angemessen zu berücksichtigen, die die gefundene Alpha-Ausbauvariante zwar mittragen, zusätzlich aber als künftige Ergänzung eine Neubautrasse entlang der Autobahn 7 von Hamburg Richtung Hannover in Erwägung ziehen. Die Stadt Hamburg sowie der Fahrgastverband Pro Bahn und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) legten deshalb eine eigene Abschlussempfehlung vor. Auch die niedersächsischen Seehäfen und der Industrie- und Handelskammertag (NIHK) forderten am Donnerstag als Option weiter eine Neubautrasse. Kritik an der Alpha-Variante kam auch aus Schleswig-Holstein, wohin etliche Züge nach dem Konzept ausweichen sollen.

Doch diesen Plänen erteilte Kefer eine überraschend deutliche Absage: „Wenn es sich ab dem Jahr 2025 ergibt, dass die Kapazitäten knapp werden, dann werden wir über weitere Maßnahmen nachdenken“, sagte der Bahn-Manager. Dabei solle aber nur Ausbau und kein Neubau infrage kommen.

Olaf Lies, der das Dialogforum vor einem Jahr ins Leben gerufen hatte, um den verhärteten Streit um den Bau von Schienentrassen in Bewegung zu bringen, zeigte sich gestern mehr als glücklich über das Ergebnis. Er werde nur die Alpha-Variante und keine andere Trasse in den Bundesverkehrswegeplan einbringen. Niemand habe bei der ersten Sitzung im Februar erwartet, dass es zu diesem Ergebnis kommen würde. „Die Arbeit des Forums ist deshalb ein historischer Erfolg und auch ein Meilenstein für die künftige Bürgerbeteiligung bei Großprojekten.“

Dem Lob schloss sich Kefer an. „Sie haben hier ein Stück Geschichte geschrieben. Dieses Beispiel wird Schule machen in Deutschland“, sagte er an das Dialogforum adressiert. Seit Stuttgart 21 mehre sich die Einschätzung, dass man einen Ausbau niemals gegen, sondern immer nur mit den Bürgern planen könne. Dafür sei das Dialogforum „beispielhaft“ und „wegweisend“, sagte Kefer.

Aber auch die Bürgerinitiativen waren voll des Lobes. „Das ist ein Glanzstück der Bürgerbeteiligung“, sagt Jan-Hendrik Hohls vom Aktionsbündnis gegen Trassenneubau. Die klaren Worte der Politiker und Wirtschaftsvertreter für das Alpha und gegen das Y hätten alle überrascht. „Deutlicher hätte man es nicht sagen können“, so Hohls.



Kommentar

Ende eines historischen Konflikts

VON HEIKO RANDERMANN

Es gibt nicht viele Themen in Niedersachsen, die sich als so zäh erwiesen haben wie der Streit um die Y-Trasse. Das gestern nach 20 Jahren Streit verkündete Aus für die Strecke kann man durchaus historisch nennen.

Bemerkenswert ist vor allem, dass dieser historische Schritt einem Forum gelungen ist, dem man so ein klares Ergebnis eigentlich gar nicht zugetraut hätte. Viel zu viele Einzelinteressen waren versammelt, ein gemeinsames Votum daher eigentlich undenkbar.

Dass es dennoch gelungen ist, hat drei Gründe: Das Alpha ist der kleinste gemeinsame Nenner. Andere Trassen haben mehr Nutzen, aber keine verursacht weniger Schaden. Zweitens brauchte die Bahn nach Stuttgart 21 dringend eine Erfolgsgeschichte in der Bürgerbeteiligung. Und drittens haben die Bürgerinitiativen ausgesprochen klug agiert und sich früh vernetzt.

Politischer Gewinner ist aber auch Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies. Er hat mit der Einberufung des Dialogforums eine Risikobereitschaft gezeigt, die in der Politik selten geworden ist. Das Forum hätte sich heillos zerstreiten und Lies sich damit blamieren können. Noch im Sommer 2015 sah es übrigens so aus, als würde es genau so kommen. Am Ende ist es ein überragender Erfolg geworden. Dass nun ein generationenübergreifender Konflikt in Niedersachsen beerdigt werden kann, ist damit auch Lies' Verdienst.