

GÜTERUMFAHRUNG SOLL Y-TRASSE ERGÄNZEN

BIW: Stadt hat zu lange nicht reagiert

Zum Thema von Seite 16: Zwei Bürgerinitiativen stellen sich gegen die Planungen neuer Bahntrassen

Neue Güterzugstrecken, die den Raum Burgwedel durchschneiden würden, sollen jetzt die Schwachpunkte der geplanten Y-Trasse beiseite rücken, kritisieren Y-Trassen-Gegner. Die Varianten zu dem Bundesprojekt verschieben die Güterabwicklung quer nach Lehrte statt über den Bahnknoten Hannover.

VON URSULA KALLENBACH

BURGWEDEL/ISERNHAGEN/WEDEMARK. „Wir wollen keine Y-Trasse, auch die Ergänzungsstrecke durch Burgwedel nicht“, stellen die Y-Trassen-Gegner in den Bürgerinitiativen aus der Wedemark und Walsrode/Visselhövede fest. Die Planungen zu einem Abzweig nach Lehrte, die jetzt mit einem Bericht des Bundesverkehrs-

ministeriums öffentlich wurden, seien schon seit einem Jahr aus Gutachten erkennbar gewesen.

„Die Deutsche Bahn wusste mit Sicherheit sehr früh, dass sie mit dem Gütertransport von den Seehäfen den Knoten Hannover umfahren muss“, betonten die Initiativen bei ihrem jüngsten Treffen zu den aktuellen Entwicklungen in der Wedemark. Die nun veröffentlichten zusätzlichen Trassenvarianten von einem Abzweig nördlich Großburgwedels in südöstlicher Richtung „hätte sich seither jeder ausdenken können, weil es gar nicht anders geht“.

Vor allem die Stadt Burgwedel habe sich lange als nicht betroffen von der Y-Trassen-Planung gewährt, sagte Dieter Töpelmann vom Verein Bürger für eine le-

benswerte Wedemark (BIW). Allerdings seien alle Feinheiten der Güterumfahrungen jetzt Spekulation. Bei der südlichen Variante wären zwischen Thönse, Wettmar und Engensen mehrere Neubaugebiete beeinträchtigt.

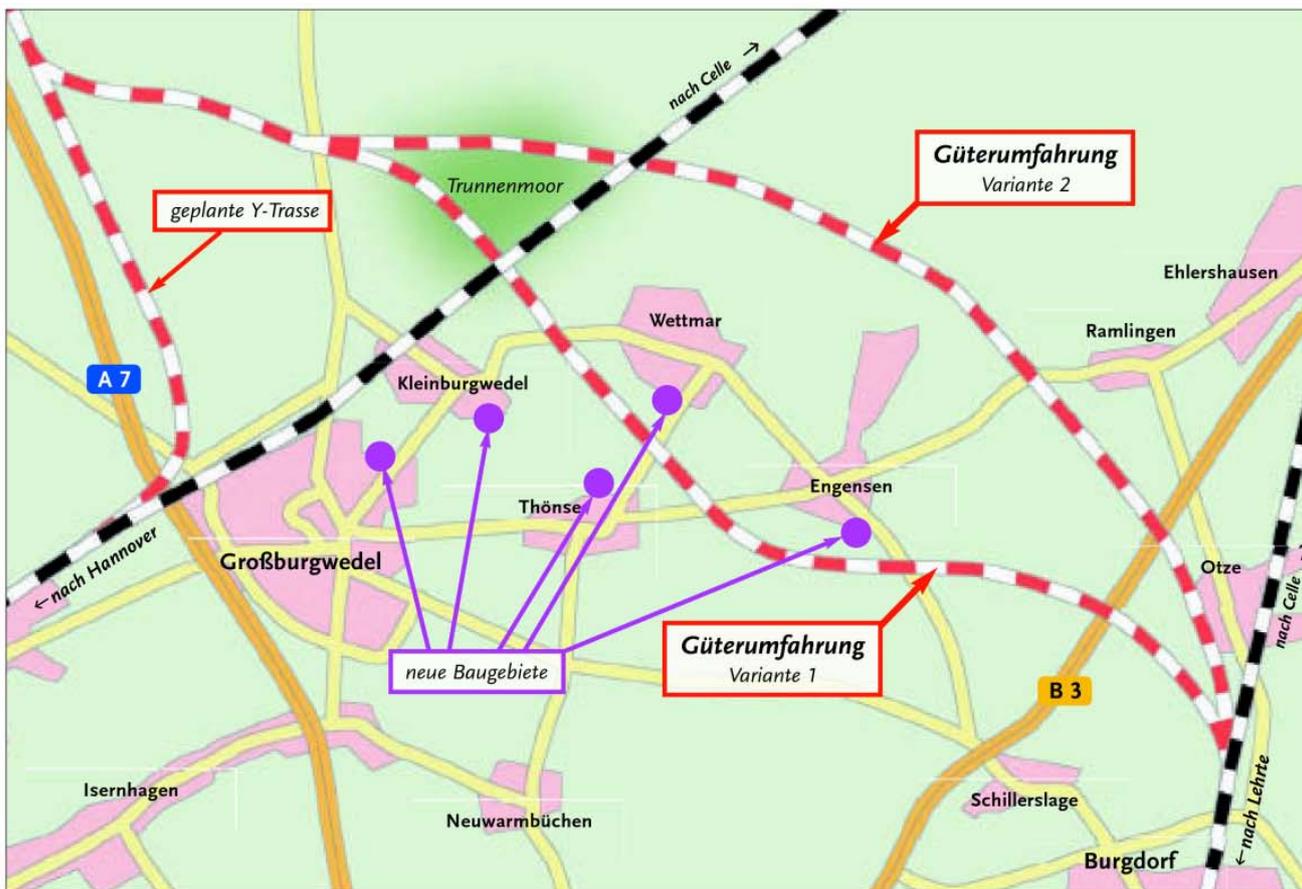
Die Y-Trasse, ursprünglich als Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover, Hamburg und Bremen für den Personenverkehr geplant, soll inzwischen den Anforderungen für den massenhaften Gütertransport genügen. „Aber die Y-Trasse ist in der bisher beschlossenen und bis 2016 verlängerten landesplanerischen Raumordnung nur bis zum Einlauf in Isernhagen H.B.-Nord verankert“, sagte Christoph Chilla vom BIW. „Jede weitere Planung verlässt die bisherigen Geschäftsgrundlagen und braucht ein



Christoph Chilla (von links), Dieter Töpelmann, Elke Motzkau und Hannes Wilkens fordern seit Jahren das Ende für die Y-Trasse. Kallenbach

ergänzendes Raumordnungsverfahren.“ Bewohner betroffener Ortsteile könnten also zu Recht

ihre Gartenporten schließen, falls Messungen auf ihren Grundstücken gewünscht würden.



Noch liegen alle Feinheiten möglicher Trassenvarianten für den Güterverkehr der Y-Trasse nicht fest. Tatsache ist aber, dass die zusätzlichen Schienestrecken die bisher geplante Y-Trasse, die von Norden parallel zur A7 hereinkommt, mit dem Güterumschlag in Lehrte verbinden sollen. Für die südliche Variante ist im Raum Burgwedel wenig Platz. Bei der nördlichen Lösung könnten den Planungsideen das Trunnenmoor und der Naturschutz entgegenstehen. Grafik: Erdbrink

Bürger: Die Kosten sind kaum seriös zu errechnen

Initiativen kritisieren, dass die Berechnungen für die geplante Y-Trasse auf zu vielen Annahmen fußen

VON URSULA KALLENBACH

Die Kosten für den Bau der Y-Trasse zwischen Hannover, Hamburg und Bremen werden heute offiziell mit 1,4 Milliarden Euro angegeben. Das sei der auf Euro umgerechnete Kostenansatz aus den neunziger Jahren, der nur für das „reine Y“ ohne weitere Anbindungen gelte, stellen die Trassengegner in den Bürgerinitia-

ven aus der Wedemark und Walsrode/Visselhövede fest. „Auf den Bürgerversammlungen zur Y-Trasse zehn Jahre vor der Expo wurde das Vorhaben als Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Personenverkehr schon mit den gleichen Zahlen vorgestellt“, sagt Elke Motzkau aus Visselhövede. Andere Berechnungen lägen inzwischen bei mehr als vier Milliarden Euro.

„Als Baukosten werden die bekannten 1,4 Milliarden zugrunde gelegt, da sich die Deutsche Bahn (DB) Netz nicht in der Lage sieht, eine aktuelle Kostenschätzung zu erstellen“, kritisiert Christoph Chilla aus Meitze für den Verein Bürger für eine lebenswerte Wedemark. „Und damit die hohe technische Effektivität der Trasse erreicht wird, wird sie, scheinbar ohne jede Kostensteigerung, mit Abzweig

nach Lehrte verlängert.“ Die Trassenkritiker nennen es „völlig unseriös, so etwas ohne Kostenfortschreibung in ein Ranking-Verfahren zu geben“, wie es das Bundesverkehrsministerium in seiner Wirtschaftlichkeitsberechnung für große Schienenbauprojekte in der Vorwoche veröffentlicht hat.

Den Trassengegnern geht vor allem gegen den Strich, dass das Bundesministerium der Bevölke-

rung in seinem Bedarfsplan mit diesen Zahlen ein scheinbar objektiv positives Bild vom Nutzen der Y-Trasse vermittele. Ein Rechenspiel, sagen die Initiativen. Die hohe Wertung komme zustande, weil die Kosten einerseits nicht seriös gerechnet seien, aber andererseits ein Betrag von 6,4 Milliarden eingesparter Lastwagen-Betriebskosten angenommen und der Schiene alle Nutzen zugeordnet wird.