

VCD-Stellungnahme zur geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg/Bremen - Hannover der Deutschen Bahn AG („Y“-Trasse)

(beschlossen auf der Mitgliederversammlung des VCD-Lv Nds 1998 in Aurich)

1. Ausgangssituation im betroffenen Planungsraum

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG), ehemals Deutsche Bundesbahn (DB), stoßen die Kapazitäten auf den vorhandenen Hauptstrecken Hamburg - Lüneburg - Celle - Hannover und Bremen - Nienburg - Hannover auf Engpässe. Die schnellen ICE, Personen- und Güterzüge lassen sich, so die DB, auf den bestehenden Linien fahrplantechnisch nicht mehr miteinander in Einklang bringen.

Der gesamte Verkehr in Richtung Skandinavien, insbesondere auch der Güterverkehr, läuft zur Zeit ausschließlich über die Elbbrücken bei Hamburg. Eine Berücksichtigung östlicher Nord-Süd-Achsen wird zur Zeit nicht ernsthaft verfolgt, obwohl dort Kapazitäten brachliegen, z.B. die Strecke Ludwigslust - Dannenberg - Uelzen (einschließlich Dömitzer Elbbrücke).

Voraussichtlich 1999 nimmt die DB nach 1945 erstmals wieder den Betrieb auf der sogenannten „Amerika-Linie“ (Bremen -) Uelzen - Salzwedel - Stendal auf („Lückenschlußprojekt Deutsche Einheit“). Der durchgehende Fernverkehr (zunächst vier Interregio-Zugpaare) soll entgegen der historischen Anbindung Berlins an die Städte Bremen/Oldenburg/Wilhelmshaven nunmehr von Berlin/Magdeburg nach Hamburg (über Uelzen - Lüneburg) verlaufen. Die Strecke Bremen - Soltau - Uelzen soll als Zulaufstrecke im Regionalverkehr und als Entlastung für den Güterverkehr dienen.

1997 ging im Rahmen der S-Bahn-Ausbauten in Hannover die auf einer eigenen Gleistrasse verlaufende Strecke Seelze - Hannover Hbf in Betrieb. Somit konnte die wichtige Ost-West-Achse Ruhrgebiet/Bremen im Abschnitt Wunstorf - Seelze - Hannover entlastet werden.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der betroffenen Region wird außer auf den genannten Hauptlinien Hamburg - Hannover, Hamburg - Bremen und Bremen - Hannover lediglich noch auf den Regionalbahnstrecken Buchholz/N - Soltau - Langenhagen, Langwedel - Soltau - Uelzen und Uelzen - Braunschweig gefahren. Eingestellt wurden seit 1945 u.a. die SPNV Verbindungen Lüneburg - Soltau, Lüneburg - Buchholz/N., Rotenburg - Visselhövede - Walsrode, Verden - Schwarmstedt - Celle, Soltau - Celle u.a., Güterverkehr findet hier nur noch auf Teilabschnitten mit rückläufiger Tendenz statt; teilweise wurde die Infrastruktur demontiert (z.B. Verden - Celle - Gifhorn, Rotenburg - Visselhövede).

2. Planungen für den Eisenbahnverkehr im betroffenen Gebiet



In den achtziger Jahren erfolgte der Ausbau vorhandener Ferntrassen in der betroffenen Region, z.B. der dreigleisige Ausbau Buchholz/N - Rotenburg (Wümme). Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) von 1985 sah durch den Ausbau weiterer Linien vor, diese Richtung weiterzuverfolgen. Die Strecke Rotenburg (Wümme) - Verden (Aller) - Minden (Weser), aber auch die Verbindung Hamburg - Maschen - Lüneburg - Celle, sollten weitere Gleise erhalten. 1992 hingegen entstanden im neuen BVWP Pläne zu einer gänzlich neuen Trasse Hamburg/Bremen - Hannover durch die betroffene Region. Aufgrund ihres Streckenverlaufes, den „Ästen“ Hamburg - Walsrode und Bremen - Walsrode und dem „Stamm“ Walsrode - Hannover, erhielt die Verbindung die Bezeichnung „Y“-Trasse. Obwohl augenscheinlich weitere Varianten zur Diskussion standen und stehen (Ausbau vorhandener Linien oder Führung entlang der Autobahnen A 7 und A 27), konzentrierte sich die Diskussion seither vornehmlich auf die „Y“-Trasse.

3. Widerstand gegen die "Y"-Trasse

Seit der Veröffentlichung der Pläne für die Y-Trasse durch den VCD im Jahre 1992 findet in der Region Rotenburg mit den benachbarten Dörfern Bartelsdorf und Wohlsdorf, dem Gebiet um Visselhövede mit den Dörfern Kettenburg und Wehnsen erheblicher Widerstand statt. Bei einem wahrscheinlichen Abzweig der Y-Trasse bei Scheeßel von der Linie Hamburg – Bremen werden Bartelsdorf und Wohlsdorf zerschnitten. Erheblich tiefere Eingriffe müßten die Ortschaften Kettenburg und Wehnsen hinnehmen. Dort wehren sich die Menschen gegen die erforderlichen Überführungsbauwerke im Rahmen der Zusammenführung der beiden Streckenäste. Die betroffene Region besticht durch ihre relativ intakte ländliche Struktur und dem vorhandenen Potential an Naturschutzflächen (Naturschutzgebiet Trocheler Forst u.a.).

4. Der VCD lehnt die Y-Trasse kategorisch ab

Aufgrund der erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und den nicht erkennbaren positiven Effekte für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in der betroffenen Region lehnte der VCD-Landesverband Niedersachsen bereits auf seiner Vorstandssitzung am 08.08.92 die Y-Trasse mit der folgenden Begründung kategorisch ab:

*„-Eine regionale Verbesserung des Schienen-Personennahverkehrs/ÖPNV in den Landkreisen Rotenburg/W. und Soltau-Fallingb. ist nicht zu erwarten.
- Der Verlauf der Hochgeschwindigkeitstrasse bedeutet in jedem Fall einen schweren Eingriff in die Naturlandschaft und den Naturhaushalt und beeinträchtigt durch ihre landschaftszerschneidende Wirkung die Ruhe-/Erholungsfunktionen für die Bevölkerung.“*

Insbesondere das Mißverhältnis der geplanten 13 Minuten Fahrzeitgewinn (Hamburg - Hannover), bei einer Gesamtinvestition von rund 2,5 Milliarden DM Steuergelder, nimmt der VCD zum Anlaß, die vorhandenen Defizite unter Berücksichtigung des regionalen SPNV aufzuzeigen. Außer dem Ausbau der Strecke Langwedel - Uelzen und der S-Bahn-Führung Hannover Hbf - Bennemühlen sehen die Planungen des Landes



und des Bundes keine eingreifenden SPNV-Verbesserungen, etwa die Reaktivierung von Regionalbahnlinien, vor. Der Widerstand gegen die beschriebene Y-Trasse als neue Hochgeschwindigkeitslinie durch die Region wird bis heute von allen maßgebenden Umwelt- und Verkehrsverbänden unterstützt. In der Region Rotenburg/Visselhövede lehnen alle Verbände und Parteien diese Trassenvariante einhellig ab. Andererseits kann von den Landes- und Bundespolitikern der SPD und der CDU bis heute - entgegen eigener Ausführungen in regionalen Protestveranstaltungen - kein ernsthaftes Engagement gegen diese Trasse erkannt werden.

5. Alternativen

Während der vergangenen Jahre entstanden verschiedene Ideen zur Verhinderung der Y-Trasse. Zu den planerisch realistischen Alternativen zählen heute:

- *Neubau der Y-Trasse entlang der Autobahnen A 7 und A 27*
- *das "Intelligente Netz"*
- *Ausbau vorhandener Infrastruktur*

Der VCD-Landesverband Niedersachsen spricht sich aus grundsätzlichen Erwägungen gegen den *Neubau der Y-Trasse* entlang der Autobahnen aus. Bei dieser Maßnahme handelt es sich, ebenso wie bei der Neubaustrasse durch die Region Rotenburg/Visselhövede, um eine Ferntrasse, die den Regionalverkehr kaum fördert.

Das „*Intelligente Netz*“ von BUND, PRO BAHN und einzelnen VCD-Gliederungen enthält sinnvolle Synergieeffekte, etwa die Reaktivierung der (Güter-)Bahnverbindung Soltau - Celle bei gleichzeitiger Aufnahme des Schienenpersonen-Nahverkehrs. Allerdings handelt es sich beim „*Intelligenten Netz*“ vom Grundsatz her um ein Konzept, daß sich vornehmlich um die Belange des Fernverkehrs kümmert. Fragen des regionalen Bahnverkehrs innerhalb der betroffenen Region Hamburg/Bremen/Hannover spielen nur eine untergeordnete Rolle. Mit dem „*Intelligenten Netz*“ möchten die Verfasser u.a. eine schnelle ICE-Alternative Hamburg - Uelzen - Stendal - Berlin zum Transrapid darstellen. Hierzu sind erhebliche Investition in den Umbau der Bahnhofsdurchfahrten Lüneburg und Uelzen nötig. Der VCD-Niedersachsen vertritt nicht die Auffassung, ein umweltpolitisch unvertretbares Großprojekt Transrapid durch eine umweltpolitisch relativ weniger schädliche Alternative, der schnellen ICE Verbindung (Tempo 300), ersetzen zu müssen.

6. Position des VCD-Niedersachsen

Der Widerstand gegen den Neubau einer Y-Trasse wird nach wie vor vom VCD getragen. Der VCD vertritt und unterstützt die Interessen der Menschen und der Natur, die vom Neubau der Y-Trasse betroffen wären. Der VCD zeigt auf, welche alternative Verkehrspolitik auch den Menschen vor Ort wieder den Zugang zum SPNV/ÖPNV-Netz ermöglicht. Mittels der vereinseigenen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie über Vorträge und Informationsveranstaltungen verweist der VCD auf die grundsätzlichen Defizite in der Y-Trassen-Planung.



Hierzu zählen vor allem:

- *Die Zerstörung wertvoller Naturhaushalte und die Bedrohung der Existenzgrundlagen der Menschen in der Region (Landwirtschaft/Tourismus)*
- *Unsoziale grundsätzliche verkehrspolitische Fehlentscheidungen: Bau einer 2,5 Milliarden-Trasse bei relativ wenig Fahrzeitgewinn/ gleichzeitige Vernachlässigung des regionalen SPNV/ÖPNV.*
- *Hintergründe der Bahnreform: Gründe, warum die einzelnen DB-Geschäftsbereiche Synergie-Effekte ablehnen.*

Der VCD-Niedersachsen unterstützt folgende Positionen:

- *Aufzeigen besserer Investitions-Perspektiven: Umsetzung des VCD-Konzeptes „Integraler Taktfahrplan für Niedersachsen“ mit Vertaktung und Reaktivierung aller wesentlichen Regionalbahnen in der betroffenen Region.*
- *Vor Ausbau Verkehrsvermeidungseffekte ernsthaft prüfen!*
- *Ausbau vorhandener Bahnverbindungen. Sofortmaßnahme: (Abschnittsweiser) dreigleisiger Ausbau Hamburg - Lüneburg (- Uelzen), ggf. "Versetzte Dreigleisigkeit" (siehe "Intelligentes Netz")*
- *sowie zweigleisiger Ausbau Rotenburg (Wümme) - Verden (Aller), Nienburg (Weser) - Minden, dreigleisiger Ausbau Verden (Aller) - Nienburg (Weser).*
- *nach Ausbau der o.g. Abschnitte Prüfung, ob ein zusätzlicher Ausbau der Heidebahn Buchholz/N. - Soltau und der Strecke Uelzen - Braunschweig zur Entlastung im Güterverkehr notwendig ist.*

**VCD Landesvorstand Niedersachsen,
Hannover, 28.03.1998 / 04.06.1998**

