

# Dritte Trasse für Güter nötig

Bahnexperte Breimeier empfiehlt neue Nord-Süd-Verbindung zur Hafentlastung mit Elbequerung

fk Dannenberg. „Bei der Eisenbahn-Infrastruktur in Norddeutschland wurden 20 Jahre vertan.“ Der das im Dannenberger Ostbahnhof erklärte, kennt sich aus. Sein inzwischen beendetes Arbeitsleben verbrachte er als Ministerialrat und als Ingenieur bei der Bahn mit Fragen des Eisenbahnnetzes. Dr. Rudolf Breimeier hielt das Eröffnungsreferat beim Verkehrsclub Deutschland (VCD), dessen Landesverband Niedersachsen sich in Dannenberg zur Jahreshauptversammlung traf. Der VCD versteht sich als ökologische Alternative zu den anderen Auto- und Verkehrsclubs in Deutschland.

Breimeier stellte noch einmal die Vorteile der Bahn gegenüber allen anderen Verkehrsträgern heraus: höhere Transportkapazität als Lkw und Binnenschiffahrt bei gleichzeitig wesentlich niedrigerem Energieverbrauch und geringerer Umweltbelastung als die beiden. In keinem anderen europäischen Land liegt der Anteil der Bahn am Güterverkehr so niedrig wie in Deutschland. Sogar in den USA liegt er bei 44 Prozent, während er hierzulande lediglich 17 Prozent ausmache, erklärte Breimeier. „In Deutschland scheint etwas schief gelaufen zu sein.“

Nach den Prognosen sind in Zukunft 450, in anderen Vorhersagen sogar 600 Güterzüge pro Tag nötig, um die Güter aus den Häfen abzutransportieren. Die Hauptstrecke, über die das zur Zeit geschieht, ist schon



Dr. Rudolf Breimeier (links), hier im Gespräch mit dem VCD-Landesvorsitzenden Hans-Christian Friederichs, plädierte für eine dritte Nord-Süd-Bahnroute über die Elbe in Richtung Stendal. Aufn.: K.-F. Kassel

heute überlastet. Zu dieser Verbindung zwischen Hamburg und Hannover müssten Alternativen her. Breimeier schlug neben den beiden vorhandenen Nord-Süd-Routen einen dritten Korridor vor. Der müsste weiter in den Osten führen: über Stendal nach Zwickau und Regensburg. Sein Vorteil: Er käme ohne Tunnels aus und könnte fast vollständig auf bereits vorhandenen Trassen verlaufen.

Für die Region würde das bedeuten, die Bahnverbindung über die Elbe nach Ludwigslust wieder zu eröffnen. Breimeiers Vorschlag sieht an Stelle der Amerika-Linie über Soltau eine Hafentlastungsstrecke vor, die von Bremerhaven südlich an Hamburg vorbei über Buchholz nach Lüneburg und von dort über Dannenberg nach Ludwigslust, Wittenberge, Stendal verlaufen würde. Einwände,

dass Abschnitte dieser Trasse bereits entwidmet seien oder die Strecke wegen zu dichter Bebauung nicht mehr nutzbar sei, ließ der Referent nicht gelten. Für Teilstücke könne man eben eine Trassenverlegung planen.

Die Eisenbahn bestimmte den Eröffnungsabend der VCD-Jahreshauptversammlung völlig. Dabei hatte der Bundesverband seinen niedersächsischen Ableger zuvor gerade gelobt dafür,

dass er nicht allein die Bahn zum Thema mache, wie dies in anderen Landesverbänden geschehe. Aber sowohl Dannenbergs Samtgemeindebürgermeister Jürgen Meyer (parteilos) als auch Landrat Jürgen Schulz (parteilos) machten die Rolle der Bahnanbindung deutlich. Nach Ansicht des Landrats wächst diese Bedeutung für die Lebensqualität in Lüchow-Dannenberg ständig.

Der Landrat wiederholte die drei Forderungen des Landkreises an die Landesregierung: der Anschluss bis Dannenberg an den Hamburger Verkehrsverbund (HVV), die Ertüchtigung der Strecke auf eine durchgehende Geschwindigkeit von 80 km/h und eine Wiederbelebung der Strecke über Lüchow nach Salzwedel. Zumindest die erste Forderung wird noch in diesem Jahr erfüllt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember soll der HVV-Tarif für die gesamte Strecke gelten. Bisher endet er in Gohrde.

Johannes Heuer, Vorsitzender des VCD-Kreisverbandes, hofft, dass sich in Sachen Bahn in der Region in nächster Zeit noch mehr bewegt. Dazu gehört etwa die Übertragung des Zugverkehrs bis Dannenberg an den Betreiber Errex, der schon die Amerika-Linie bedient. Ein solcher Betreiberwechsel habe in anderen Fällen schon oft zu steigenden Fahrgastzahlen geführt, meinte Heuer in seinem Grußwort zur VCD-Jahreshauptversammlung.