

Seehafenhinterlandverkehr

Geplanter Ausbau der Bahnanbindung von Hamburg und Bremen (Projekt „Y-Trasse“)

Die Deutsche Bahn untersucht zur Zeit im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, wie man durch Neu- und Ausbau von Schienenstrecken im Bereich zwischen Hamburg/Hannover und Bremen/Lüneburg den Hafenhinterlandverkehr vor allem aus dem Hafen Hamburg heraus verbessern kann. Es werden dazu fünf Varianten untersucht, davon vier Neubauvarianten und eine Ausbauvariante.

Was ist aus Sicht des BUND sinnvoll?

Da in der aktuellen Diskussion um das Bahnprojekt „Y-Trasse“ mit seinen Alternativ-Varianten der Focus auf die zunehmenden Güterverkehre der norddeutschen Seehäfen gerichtet ist, ist eine großräumige Gesamtbetrachtung der heutigen und zukünftig erwarteten Warenströme vor einer weiteren Detailplanung von Neu- oder Ausbaustrecken dringend erforderlich. Dabei geht es insbesondere um eine Bewältigung der Seehafenhinterlandverkehre von Hamburg, den Bremischen Häfen, Wilhelmshaven mit dem neuen Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port, Brake, Nordenham, Cuxhaven, Stade und Brunsbüttel.

Neben einer Positionsbestimmung der heutigen Verkehre ist eine Zielbestimmung zukünftig zu erwartender Ladungsströme und ihre unter Umwelt- und Kostengründen sinnvollsten Bewältigung erforderlich. Angesichts der Verkehrsüberlastung der Metropolregion Hamburg ist es beispielsweise kontraproduktiv, den Hamburger Hafen weiter einseitig durch die geplante mittlerweile neunte Elbvertiefung zu fördern, da der benachbarte Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven mit ausreichenden Fahrwassertiefen kaum genutzt wird. Eine tiefgangsbezogene Hafenkooperation würde letztlich allen beteiligten Häfen zugute kommen und ist umwelt- und finanzpolitisch geboten.

Erst wenn diese Fragen geklärt sind, lässt sich beurteilen, welche Quell- und Zielverkehre den jeweiligen Hafenstandorten zukünftig zuzurechnen sind und welche Rolle hier ein Ausbau der Bahnanbindung in Nachfolge des bisherigen Y-Projekts im Kontext bestehender Strecken spielen kann bzw. soll.

Naturschutz in den Focus des Untersuchungsprozess rücken

Alle Neutrassierungen befinden sich in einem Raum mit einem hohen Flächenanteil ökologisch empfindlicher Gebiete. Diese Gebiete weisen ein sehr unterschiedliches gesetzliches Schutzniveau auf, von Naturschutzgebieten, teils mit Natura 2000-Status bis hin zu wertvollen Landschaftsräumen mit einer hohen Dichte geschützter Biotope ohne förmlichen Schutzstatus, die sich vielfach aber aufgrund ihrer hohen naturschutzfachlichen Wertigkeiten für eine Ausweisung als Naturschutzgebiete qualifizieren.

Darstellung und Vergleich der vorliegenden Varianten untereinander und mit dem Ausbau der Bestandsstrecke werden dieser hohen Naturschutzbedeutung der Landschaft nicht gerecht. Sie beruhen auf einer sehr unvollständigen Erfassung aller Schutzgebietsklassen und einer vollständigen Nichtberücksichtigung der Raumwiderstandswirkung der nicht als Schutzgebiete ausgewiesenen wertvollen Landschaftsräume. Dadurch wird nicht nur der angestrebte Vergleich der Varianten verfehlt, vielmehr weisen die Varianten zudem vielfach ein hohes Maß an Unsicherheit hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Umsetzbarkeit auf.

Diese Unsicherheit schlägt auch auf das angestrebte Diskussionsverfahren durch, indem die hier zu gewinnende Konsenslösung von vornherein auf naturschutzrechtliche Hürden treffen kann.

In diesem Sinne ist die von interessierter Seite nachgeschobene sogenannte Breimeier-Variante besonders problematisch, da sie im Gegensatz zu den anderen Varianten ohne jede Betrachtung naturschutzfachlicher Raumwertigkeiten entwickelt worden ist. Dabei durchfährt gerade diese Variante Schutzgebiete aller Klassen und andere naturschutzfachlich hochwertige Bereiche, welche vielfach spezifisch empfindlich gegen die Wirkungen des Vorhabens sind, und weist darüber hinaus auf großen Teilen der Strecke sehr bedeutende Vorkommen von nach der FFH- Richtlinie und der EU-Vogelschutzrichtlinie geschützten Arten auf. Insbesondere die neu zu bauende Querung der Elbtalau mit FFH- und EU-Vogelschutzgebieten und Vorkommen prioritärer Arten und Lebensräume im direkten Trassenbereich setzt die Umsetzbarkeit dieser Variante sehr großen Zweifeln aus.

Keine Neubaustrecken sondern Ausbau im Bestandsnetz

Der BUND hält Neubaustrecken angesichts

- der damit verbundenen Zerstörung von Natur- und Landschaft,
- des Verlustes an Biodiversität,
- der großräumigen Lärmbelastung entlang der Trasse,
- der hohen Baukosten,
- langer Planungs- und Bauzeit und
- der vorzugswürdigen Alternative eines Ausbaus im Bestand

für nicht mehr zeitgemäß. Aufgrund dieser Probleme und vorhandenen Alternativen sind Pläne für einen Neubau wie der ursprünglich geplanten Y-Trasse und deren Neubualternativen überflüssig und für Mensch und Umwelt unverantwortlich.

Überfälligen Lärmschutz im Bestandsnetz umsetzen

Die bei einem Ausbau des Bestandsnetzes von Anwohnern infolge der Verkehrszunahme kritisierte Lärmzunahme der heute großenteils bereits hochgradig lärmbelasteten Altstrecken ist aufgrund der wesentlich besseren Lärmschutzvorschriften nicht zu befürchten. Gemäß Verkehrslärmschutzverordnung darf die Lärmbelastung beim Neubau oder der Erweiterung des bisherigen Schienennetzes „nur“ bis zu 49 dB(A) in der Nacht und bis zu 59 dB(A) am Tag betragen, wobei hier der „*Schienenbonus*“ abgeschafft wurde. Somit wird der Ausbau im Bestandsnetz in heute lärmäßig hoch belasteten Streckenbereichen die Lärmbelastung wesentlich senken.

Projektplanung mit effektiver Bürgerbeteiligung und hohem Umweltstandard

Für den anstehenden Dialog- und nachstehenden Planungsprozess erwartet der BUND

- größtmögliche Transparenz mit voller Akteneinsicht für alle Beteiligten,
- Offenheit gegenüber Planungsalternativen und Planänderungen, d. h. keine Vorfestlegungen,
- eine umweltvorsorgeorientierte Anwendung der zu beachtenden umweltrechtlichen Bestimmungen,
- Möglichkeiten für eine unabhängige Qualitätskontrolle für beteiligte Umweltverbände und BI's durch Hinzuziehung unabhängiger Fachgutachter mit Kostenübernahme durch die Träger des Vorhabens, den Bund und die beteiligten Bundesländer. Dieses ist Voraussetzung für eine effektive Beteiligung auf „Augenhöhe“ und sollte durch eine entsprechende Vereinbarung unter den Beteiligten sichergestellt werden.

Ja zum integrierten Hafen- und Verkehrskonzept! Ausbau vor Neubau