



## Der Bürgermeister

Gemeinde Mechtersen, Im Kirchfelde 2, 21358 Mechtersen

### **Dialogforum Schiene Nord; Resolution gegen die weitere Planung und Umsetzung der sogenannten Breimeier-Variante.**

Für die von der Bahn geplante Y-Trasse zwischen Hamburg, Hannover und Bremen sucht die Deutsche Bahn AG im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums Alternativlösungen in Hinblick auf den Hafenhinterlandverkehr. Über die von der Deutschen Bahn vorgestellten Alternativtrassen hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) durch den ehemaligen Deutsche-Bahn-Mitarbeiter Rudolf Breimeier, dem „Vater“ der eigentlichen Y-Trasse, eine weitere Alternativtrasse entwickeln lassen und versucht diese in das Auswahlverfahren der Deutschen Bahn einzubringen. Die Strecke führt vom Hamburger Hafen über Buchholz und Lüneburg Richtung Wittenberge. Die Gemeinde Mechtersen wäre direkt betroffen.

### **Einstimmiger Beschluss des Gemeinderates vom 30. Juni 2015**

Die Gemeinde Mechtersen lehnt die weitere Planung und evtl. Umsetzung des so genannten Breimeier-Konzeptes wegen unzumutbarer Umwelt- und Lärmbelastigungen durch massenhaften Güterverkehr strikt ab.

### **Begründung:**

1. Die vorgeschlagene Trasse ist weitestgehend eine Neubaustrecke mit erheblichen negativen Auswirkungen auf Mensch und Natur und unterscheidet sich insoweit in keiner Weise von den Neubautrassenalternativen der Bahn. Der Hinweis, insbesondere zwischen Buchholz und Lüneburg nutze man eine bereits vorhandene Eisenbahnstrecke, die es nur zu reaktivieren gelte, ist irreführend. Von dieser ehemaligen Strecke ist lediglich noch der Bahnkörper vorhanden. Gleise gibt es dort schon lange nicht mehr. Die zu erwartenden Raumwiderstände werden deshalb deutlich höher sein, als die Verfasser der Studie es glauben machen wollen.
2. Die für den Vorschlag genannten Kosten werden bei weitem nicht ausreichen, weil nach den heutigen gesetzlichen Anforderungen anfallende kostenintensive Baumaßnahmen für Dämme, Brücken, Lärmschutz etc. nicht berücksichtigt sind. Die teilweisen noch vorhandenen Streckeninfrastrukturen sind unbrauchbar und überwiegend nicht vorhanden.
3. Die Möglichkeit einer Doppelstockverladung von Containern ist nicht realisierbar. Eine solche Betriebsweise scheitert an den Fahrdrabt-, Brücken- und Tunnelhöhen, vor allem im Hamburger Hafen und in den Bahnhöfen Buchholz und Lüneburg. Folglich kann der behauptete verkehrliche Nutzen dieser Trasse nicht eintreten.
4. Mit der demnächst startenden weiteren Ausbaustufe zum durchgehend zweigleisigen Ausbau der Amerikalinie im Abschnitt Uelzen- Stendal hat sich der Bund festgelegt, den Ostkorridor über diese Strecke anzubinden. Die Breimeier- Variante wäre als weitere parallele Anbindung des Ostkorridors volkswirtschaftlicher Unsinn.
5. Die Breimeier-Variante bezieht sich lediglich auf den Güterverkehr, ein Personennahverkehr ist nicht vorgesehen. Daher ergibt sich auch keine Alternative zum Bus- und/oder Individualverkehr; eine Bahnromantik ist damit nicht vorhanden.

6. Die Gemeinde Mechtersen, insbesondere die Anrainer leiden unter dem Lärm, den die Güterzüge hervorrufen. Die damit verbundenen Gesundheitsrisiken sind nicht abschätzbar. Nicht nur der Lärm, sondern insbesondere auch die Erschütterungen, die von dem Bahnkörper ausgestrahlt werden, stellen ein nicht erforschtes Gesundheitsrisiko dar. Sie können aber auf jeden Fall Gebäude in unmittelbarer Nähe durch Risse etc. schädigen. Daher ist es erforderlich, bautechnische Gutachten in Auftrag zu geben, um bei später auftretenden Schädigungen den Verursacher haftbar machen zu können. Die dafür notwendigen Kosten belasten die betroffenen Anrainer in einem erheblichen Maße. Generell würden bei Umsetzung der Planung die Immobilien in Mechtersen einen Wertverlust erleiden.
7. Die Bahntrasse in Mechtersen ist für einen Güterschwerverkehr nicht geeignet, da sie auf moorigen Untergrund steht. Diese Tatsache hat dazu geführt, dass die Bahn für die Landwirtschaft als Transportmittel nicht mehr geeignet war und daher aus Kostengründen von der Bahn aufgegeben wurde. Im Trassenvergleich muss dieser Aspekt bei der Kostenermittlung der Trassenvarianten besonders berücksichtigt werden.
8. Die mit der Bahntrasse in Verbindung stehenden Lärmschutzwände würden nicht nur ein optisches Problem darstellen, tatsächlich wären damit auch eingrenzende und abtrennende Tendenzen verbunden, die ein Abschneiden vom Dorf und quasi eine Dorfteilung zum Inhalt hätten. Tradierte Wege zu den Nachbarn- auch in andere Dörfer – Bardowick und Radbruch wären damit aufgelöst. Es würde sich ein Berlin-Syndrom einstellen. Die Abtrennungen würden insbesondere aber die heimische Landwirtschaft treffen mit daraus resultierenden z.Z. nicht abschätzbaren Verlusten. Insbesondere die vorhandene Biogasanlage ist auf eine Versorgung aus dem Nahbereich von Mechtersen mit Anbauflächen angewiesen. Eine räumliche Trennung durch Lärmschutzwände im Streckenverlauf in Mechtersen würde dazu führen, dass sich der landwirtschaftliche Verkehr durch das Dorf orientieren müsste.
9. Letztlich käme es bei Realisierung der Pläne zu einer Vernichtung oder Beeinträchtigung von Biotopen oder anderer schutzwürdiger Flächen. Die schutzwürdigen Bereiche sind in der anliegenden Karte gekennzeichnet. Zusätzlich stehen die ehemaligen Brückenbauwerke der Bahn über die vorhandenen Gräben mittlerweile unter Denkmalschutz. Dies muss in der weiteren Planung auch unter Kostengesichtspunkten berücksichtigt werden.
10. Alle Flächen (Biotope) im Trassenbereich des jetzigen Bestandes wären unmittelbar betroffen und die Eingriffe entsprechend der jeweiligen Biotopwertigkeit auszugleichen. Letztendlich stellt auch die ehemalige Bahntrasse mittlerweile selbst einen wertvollen, vielgestaltigen Biotopkomplex dar. Zusätzlich wären vermutlich Biotopflächen bis zu 1000 m nördlich und südlich der ehemaligen Bahntrasse auf ihre artenbedingten Funktionszusammenhänge zu prüfen.

Im Anhang zwei zwei Kartenauszüge mit kurzer Erläuterung sowie eine Datenzusammenstellung zur Einwirkung der sog. "Breimeier-Variante", die allerdings vorerst nur einen beidseitigen direkten Belastungsbereich nördlich und südlich der Trasse von 100 m berücksichtigt.

Die Karte 2 mit den avifaunistisch bedeutenden Flächen verdeutlicht den großen Funktionszusammenhang zwischen den Landschaftsteilräumen nördlich und südlich der Trasse.

Uwe Luhmann  
Bürgermeister