

Holger Mayer

Forum Pro Lebensqualität e.V.
Roggenstieg 1
21376 Eyendorf

Email: holger.mayer@f-p-lq.d

18. Februar 2015

Dialogforum Schiene Nord
Herrn Daniel Hitschfeld
c/o vom Hoff Kommunikation GmbH
Prinz-Georg-Straße 104
40479 Düsseldorf

Sehr geehrter Herr Hitschfeld,

in der Veranstaltung des Dialogforums „Schiene Nord“ vom 13.2.2015 wurde die Breimeier-Trasse in die weitere Untersuchung gleichberechtigt zu den Alternativtrassen der Deutschen Bahn aufgenommen. Hiermit beantragen wir aufgrund der nachfolgenden beschriebenen Problematik in jeder weiteren Sitzung des Dialogforums „Schiene Nord“ eine ausschliesslich auf die Breimeier-Trasse bezogene Meinungsfindung bezüglich des Verbleibs der Breimeiertrasse im Verfahren durchzuführen, solange die Breimeier-Trasse Bestandteil des Verfahrens ist. Des weiteren bitten wir Sie gemäß Ihrer Zusage hinsichtlich der Darstellung von Gegenpositionen dieses Dokument inklusive Anlagen als Gegenposition zur Meinungsfindung vom 13.2.2015 auf Ihrer Website zu veröffentlichen.

Für die von der Bahn geplante Y-Trasse zwischen Hamburg, Hannover und Bremen sucht die Deutsche Bahn 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.

Diese in der Öffentlichkeit als Breimeier-Trasse bekannte Streckenführung beginnt im Hamburger Hafen, führt westlich aus diesem heraus und über Neu Wulmstorf nach Buchholz in der Nordheide. Von dort würde diese Strecke auf der abschnittsweise stillgelegten Strecke Buchholz-Lüneburg-Dannenberg-Wittenberge weitergeführt.

Wenig Beachtung hat in der gegenwärtigen Diskussion um die Breimeier-Trasse die Bedeutung dieser für das Suchverfahren eines Atommüll-Endlagers für hochradioaktive Abfälle gespielt. Zur Erinnerung - nach jahrelangem Widerstand auf der Strecke zwischen Lüneburg-Dannenberg und weiter zum Zwischenlager Gorleben gegen sowohl die Zwischenlagerung von hochradioaktiven Abfällen als auch die Erkundung des Salzstockes Gorleben für ein Endlager wurde aufgrund der exzessiv gestiegenen Kosten der Polizeibegleiteinsätze eine erneute Standortsuche in dem Standortauswahlgesetz vereinbart mit dem Ziel bis 2031 einen Endlagerstandort bestimmt zu haben. Dabei ist gegenwärtig Gorleben der einzige namentlich bekannte Standort im Auswahlverfahren.

- Mit der Breimeier-Trasse verändert sich nun die Situation dahingehend, dass Gorleben als Endlagerstandort deutlich an „Potential“ gewinnt.
- Mit der Breimeier-Trasse würde das Zwischenlager Lubmin, in dem hochradioaktive Abfälle aus dem Rückbau der Kernkraftwerke Greifswald lagern, über Wittenberge direkt an Dannenberg angebunden. Eine weitläufige Umfahrung über Hamburg würde vermieden.
- Eine Anbindung der Zwischenlager in Westdeutschland (Jülich, Ahaus) liessen sich über Buchholz in der Nordheide nach Dannenberg realisieren - unter Auslassung des Knoten Hamburg-Harburg.
- Atommülltransporte über See liessen sich aus dem Hamburger Hafen nach Dannenberg transportieren, ohne dass diese durch den Knoten Hamburg-Harburg fahren müssten.
- Modernisierte Gleisanlagen würden auf dem Abschnitt Lüneburg-Dannenberg in Hinblick auf die lange notwendige Laufzeit der Einlagerungsverkehre die Transportsicherheitsanforderungen eher erfüllen als der heutige Stand.
- Die im Ausbau gleichzeitig zu realisierenden sechs Meter hohen Lärmschutzwände würden beidseitig der Strecke als effektiver Demonstrationsschutz dienen. Es wären bei Realisierung der Breimeier-Trasse im wesentlichen nur noch Sicherheitskräfte an den alle paar hundert Metern vorliegenden Notausgängen in den Lärmschutzwänden

zu postieren. Die Personalkosten für Transportsicherungsaktivitäten würden dramatisch sinken.

Die Terminierung einer Realisierung der Breimeier-Trasse und des Starts eines Atomendlagers Gorleben wären optimal. Bei einem Neubau der Breimeier-Trasse würde das Planverfahren unter Annahme von massiven Gerichtsverfahren gegen 2030, eine Realisierung anschliessend bis 2040 abgeschlossen. In 2031 soll die Entscheidung über einen Atomendlagerstandort gefällt werden, ab 2040 soll ein Atomendlager in Deutschland in Betrieb gehen.

In Konsequenz wird im Falle der Aufnahme der Breimeier-Trasse in das Auswahlverfahren der Problemschwerpunkt für eine Y-Trassen-Alternative deutlich vom Thema Atommülltransporte überlagert, sowohl fachlich als auch politisch. Deshalb ist bei einer Breimeier-Realisierung nicht von einer zeitnahen Umsetzung auszugehen, da langwierige juristische Auseinandersetzungen zu erwarten sind. Damit ist die Breimeier-Trasse unter der Prämisse einer offenen Endlagersuche keine Option für eine schnelle Lösung der Hafenhinterlandsproblematik.

Wir sehen die Breimeier-Trasse als solange politisch nicht durchsetzbar an bis die Atomendlagerfrage geklärt ist (2031) und aufgrund des hohen Konfliktpotentials als schweres Hindernis bei der weiteren Lösungsfindung einer Alternativenauswahl zur Y-Trasse im Rahmen des Dialogforums „Schiene Nord“. Aus diesem Grund fordern wir, die Breimeier-Trasse im Dialogforum „Schiene Nord“ nicht weiter zu behandeln.

Mit freundlichen Grüßen

Holger Mayer

Forum Pro Lebensqualität e.V.

Anlagen