



NABU Winsen, Erlenweg 6, 21423 Winsen

Siehe Verteiler

*Dietrich Westphal
Große Gänseweide 21
21423 Winsen
Telefon: 04171 4217
Mobil: 0170 1772968
E-Mail: d.westphal@nabu-winsen-luhe.de*

0400049 Winsen/Luhe OG

2. Juni 2015

Stellungnahme zum geplanten Projekt „Schiene Nord“ (Y-Trasse)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bahn, Wirtschaft und Politik weisen *unisono* darauf hin, dass die Erweiterung der Möglichkeiten des Gütertransports per Bahn unbedingt erforderlich ist und *ad hoc* umgesetzt werden muss. Jede der bisher präsentierten Varianten eines Neubaus einer oder mehrerer Schienenwege aber wäre mit schwerwiegenden Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Auch werden in jedem Fall erhebliche zusätzliche Belastungen der Bevölkerung, die entlang des einen oder anderen neuen Schienenstranges wohnt, entstehen. Insgesamt ergibt sich durch den Bau neuer Verkehrswege (nicht nur der „Y-Trasse“) ein *Verlust an Lebensqualität*.

Wem dienen die neuen Verkehrswege? Bahn, Wirtschaft und Politik verweisen darauf, dass nur so die erforderliche Versorgung der Bevölkerung sichergestellt werden kann. Daraus ergibt sich die Frage, ob die jetzt geplanten Projekte überhaupt zielführend sein können. Um damit zu beginnen: Genauso gut kann man versuchen, die Frage danach beantworten, was zuerst da war – die Henne oder das Ei. Der Bau neuer Verkehrswege hat bisher immer und immer wieder *neuen und stärkeren Verkehr hervorgerufen*, ob nun auf der Schiene oder der Straße. Die Behauptung, Straßen (und Schienenwege) würden gebaut, um den Bedarf abzudecken steht derjenigen gegenüber, nach der die neuen Verkehrswege den überbordenden Verkehr erst ermöglichen. Wenn man bedenkt, wie oft allein der Hamburger Elbtunnel erweitert worden ist, dämmert einem, dass man von einer Lösung der Verkehrsprobleme meilenweit entfernt ist. Die vorhandenen Verkehrswege dienen in erster Linie der Wirtschaft. Das ist nicht grundsätzlich schlecht. Schließlich lebt der größte Teil der Bevölkerung von einer funktionierenden Wirtschaft. Von den Lobbyisten wird aber unablässig der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gefordert und da es hier um Millionen- und Milliardenengeschäfte geht, wird dies bei den politischen Entscheidungsträgern mit dem nötigen Nachdruck verfolgt. Man wird nicht erwarten können, dass die *Nachteile*, die die betroffenen Bürger durch überregionale Großprojekte hinnehmen müssen, besonders ins Gewicht fallen...

Die *Vorteile* für die „normale“ Bevölkerung durch den exzessiven Ausbau der Verkehrsanbindungen indes halten sich in engem Rahmen. Arbeitsplätze werden möglicherweise geschaffen, während des Baues von Verkehrswegen, aber kaum auf Dauer. Natürlich ist es „schön“, wenn man in unseren Konsumpalästen unter tausenden Artikeln auswählen kann, aber was wäre so schlimm daran, wenn man (z.B. wegen geringerem Transportaufkommens) nicht aus 10 verschiedenen Cornflakes-Sorten wählen kann, sondern

nur aus 5? Was wäre nicht hinnehmbar daran, wenn man auf ein etwas ausgefalleneres Produkt nicht ein bis zwei Tage, sondern zwei bis drei Wochen warten muss, nachdem man es bestellt hat? Vor gar nicht langer Zeit war das so und von den Kunden hat sich wahrscheinlich kaum einer beschwert. Die Mentalität gemäß „ich will alles und zwar sofort“ ist doch ein Produkt der Wirtschaft im Rahmen der sogenannten „Bedarfsweckung“, die einem „alles“ und „sofort“ suggeriert. Hat man sich erst einmal an solchen oft überflüssigen Luxus gewöhnt, ist es schwer, wieder davon zu lassen.

Die Vorgehensweise von Politik und Wirtschaft führen, unter anderem Bau und Betrieb von Verkehrswegen betreffend, zu massiven *Nachteilen* der Bevölkerung hinsichtlich ihrer Lebensqualität. Das ist erlebbar und messbar. Neben der Befriedigung des Bedarfs der Bevölkerung mit Waren, den die Wirtschaft in großen Teilen durch Bedarfsweckung selbst hervorgerufen hat, werden Güter Tag für Tag auch noch überflüssigerweise quer durch die Republik oder sogar quer durch Europa gekarrt und manchmal auch darüber hinaus (wie die berühmten Krabben, die zum Puhlen nach Marokko transportiert werden). Dabei ist, wie man so sagt, die Grenze der Belastbarkeit der Bevölkerung, besonders in der Nähe eines Ballungsraumes wie Hamburg, durch Verkehrswege bereits jetzt erreicht oder sogar überschritten, herrscht doch an vielen Ausfallstraßen und Schienenwegen ein Lärmpegel, der mit gesunden Wohnverhältnissen nicht mehr vereinbar ist.

Dabei ist die stetige Zunahme des Güterverkehrs weder in Stein gemeißelt noch ein Naturgesetz. Vielmehr sollte man den Belang einer lebenswerten Umwelt den Belangen der Wirtschaft mindestens gleichberechtigt, besser noch als höherwertes Gut entgegen setzen. Täte man dies, käme man viel schneller zu einer anderen Bewertung der Notwendigkeit des Baues von Verkehrswegen.

Fazit: Schon heute übertrifft der Schaden durch Verkehr und Verkehrswege, insbesondere den Umschlag von Gütern betreffend, den Nutzen, der überwiegend der Wirtschaft zufließt.

In Anbetracht der immensen Schäden an Natur und Landschaft und der Zerstörung einer lebenswerten Umwelt, die der Neu- und Ausbau von Verkehrswegen mit sich bringt, müssen solche Maßnahmen auf das unbedingt Erforderliche begrenzt werden. Schaut man sich jedoch die Verkehrsprognosen der Bahn an, mit denen die Notwendigkeit der geplanten Maßnahmen begründet wird, kommt einem Zweifel daran, dass andere Aspekte als die Förderung der Wirtschaft überhaupt eine Rolle spielen. So wurde die Vorhersage über die Zunahme des Güterverkehrs bis 2030 um einige zig Prozentpunkte nach unten korrigiert, ohne dass dies die Aussagen zur Notwendigkeit der Y-Trasse im Mindesten beeinflusst hätte.

Welche Folgen hätte nun der Neubau eines Schienenweges, besonders einer, der vornehmlich für den Güterverkehr ausgelegt ist? Alle für Mensch und Natur relevanten Schutzgüter wären in hohem Maß betroffen. Im Folgenden sollen diese Probleme nur angerissen werden:

- Schutzgut Mensch: Direkte Auswirkungen durch Lärm und Erschütterungen in Bereichen, die bisher weitgehend frei von solchen Beeinträchtigungen sind. Veränderung des Wohnumfeldes, u.a. durch Bahndämme und Lärmschutzwände. Kappung von Wegeverbindungen und Sichtachsen, Kleinklimatische Veränderungen, z.B. Verschattung durch Lärmschutzwände. Indirekte Auswirkungen durch die Zerschneidung der Landschaft, durch Lärmimmissionen, die die Erholungsfunktion der Landschaft beeinträchtigen und vieles mehr.
- Schutzgut Tiere und Pflanzen: Waren die Eingriffe in dieses Schutzgut z.B. beim Bau des 3. Gleises Stelle-Lüneburg noch einigermaßen überschaubar, ist bei einem kompletten Neubau einer Bahntrasse in dieser Hinsicht mit viel größeren Auswirkungen zu rechnen. Allein die Fläche, die der Natur, der landwirtschaftlichen und der forstwirtschaftlichen Nutzung durch Überbauung –Gleise, Bahndamm, Nebenanlagen-entzogen wird, ist gewaltig. Beispiel: Die Neubaustrecke Ashausen-Suderburg wäre ca.

60 km lang und –ohne Nebenanlagen- zirka 50 m breit. Allein das ist eine Inanspruchnahme von Landschaft in einer Größenordnung von 300 ha. Hinzu kommen Beeinträchtigungen durch die Zerschneidung von Lebensräumen, deren Verlärmung und sonstige Fernwirkungen. Nicht zuletzt entstände für viele Tierarten die Gefahr, am neuen Verkehrsweg direkt zu Schaden zu kommen.

- Schutzgut Boden: Es liegt auf der Hand, dass eine Fläche von ebenfalls größenordnungsmäßig 300 ha, um beim obigen Beispiel zu bleiben, nicht nur der Nutzung entzogen wird. Vielmehr wird die mehr oder minder natürliche Bodenoberfläche mindestens auf dieser Fläche völlig zum Negativen verändert.
- Schutzgut Wasser: Es wird schon während der Bauphase zu erheblichen Beeinträchtigungen einer Vielzahl kleinerer und größerer Wasserläufe kommen, weil diese mit Durchlässen versehen, verrohrt oder überbrückt werden müssen. Beeinträchtigungen von Mooren und anderen Bereichen mit hohem Grundwasserstand sind zu befürchten, wenn die zum Schutz des Bahnkörpers erforderlichen Entwässerungsanlagen gebaut werden. Zu berücksichtigen ist auch, dass eine Versickerung von Grundwasser auf der Fläche von mindestens 300 ha, um auch hier beim Beispiel der Strecke Ashausen-Sudenburg zu bleiben, nur noch sehr eingeschränkt möglich sein wird, was wiederum die Grundwasserneubildung beeinträchtigt.
- Schutzgut Landschaftsbild: Das Ortsbild in bebauten Bereichen kann sich durch die erforderlichen Lärmschutzwände erheblich ändern, wie es der Gemeinde Stelle im Zuge des 3. Gleises Stelle-Lüneburg ergangen ist. Vorhandene Sichtachsen werden verschwinden und in unmittelbarer Nähe können die Wände eine „erdrückende Wirkung“ entfalten. Außerhalb der Ortschaften wird die im Bereich der Großstadt Hamburg ohnehin schon überwiegend kleinflächig durch Verkehrswege zerschnittene Landschaft weiter zerstückelt, vor allem wenn in dieser Hinsicht bisher noch einigermaßen wenig genutzte Bereiche in Anspruch genommen werden sollen.

Welche konkreten Auswirkungen sind im Bereich Stelle-Ashausen und Winsen zu befürchten? Auch dies soll – überschlägig – am Beispiel der geplanten Strecke Ashausen-Sudenburg betrachtet werden.

Die Landschaft im Bereich der Gemeinde Stelle (ca. 1,6 km) und der Stadt Winsen (ca. 8,4 km) wird durch die neue Trasse in einer Länge von 10 km durchquert und zerschnitten. Diese Beeinträchtigung kommt zu den bereits vorhandenen oder geplanten Zerschneidungen hinzu. Diese sind im zu betrachtenden Raum im Wesentlichen (von Nord nach Süd):

- Kreisstraße 86 (Gehrdener Deich) zwischen Winsen und Stelle
- Bahnlinie (dreigleisig) zwischen Ashausen und Winsen
- Landesstraße 217 – Autobahnzubringer zwischen Winsen und Scharmbeck
- Autobahn A 39 zwischen den Anschlussstellen Winsen-West und Winsen-Ost
- Landesstraße 215 zwischen Einmündung in die L 234 und Pattensen.
- Landesstraße 234 zwischen Bahlburger Kreuz und Luhdorf. Umgehung von Luhdorf westlich oder östlich der Ortslage von Luhdorf ist in Planung.
- Diverse weitere Kreisstraßen (K 8 zwischen Ashausen und Pattensen, Kreisstraße 78 östlich von Luhdorf, Kreisstraße 37 im Bereich Bahlburg).

Der Nordteil des hier betrachteten Bereichs zwischen Winsen und Ashausen-Scharmbeck ist durch Verkehrswege stark belastet, die im Wesentlichen in West-Ost-Richtung verlaufen. Kommt es hier zum Neubau der Bahntrasse, ist die Folge eine „perfekte“ weitere Zerstückelung der Landschaft, weil die neue Trasse in Nord-Süd-Richtung verlaufen würde. Im Bereich Luhdorf und südlich davon weitet sich die Landschaft. Sie hat hier im Talbereich der Luhe auf grundwassernahen Böden großen Wert nicht nur als landwirtschaftliche Nutzfläche, sondern auch für den Schutz der Natur und als Raum für die Naherholung. Durch den Neubau der Bahntrasse würden diese Werte beeinträchtigt bzw. verloren gehen, was umso bedauerlicher ist, da um Winsen herum nicht mehr viele Flächen vorhanden sind, die mit einem ähnlichen Potential aufwarten können.

Der Zerschneidungseffekt auch in der offenen Landschaft wird durch die vielen zum Schutz der Ortschaften geplanten Lärmschutzwände noch erhöht und nicht nur das erforderliche Überwerfungsbauwerk, das bei der Einfädelung des neuen Gleises in die Bestandsstrecke östlich von Ashausen gebaut werden muss, würde weithin sichtbar sein. Vielmehr müssen die vielen vorhandenen Verkehrswege überquert oder über die Bahnstrecke hinweg geführt werden. Insgesamt würden entlang der 10 km-Strecke zwischen Ashausen und Bahlburg voraussichtlich 4 bis 4,5 km Lärmschutzwände – einseitig oder beidseitig – errichtet werden müssen und dazu eine Vielzahl neuer Straßen- oder Eisenbahnbrücken, die zusätzliche Eingriffe insbesondere in das Landschaftsbild bedeuten.

Allein die direkte Inanspruchnahme von Fläche zwischen der Abzweigung in Ashausen und der Stadtgrenze von Winsen südöstlich von Bahlburg betrüge größenordnungsmäßig 50 ha. Ein *mindestens* ebenso großer Bereich müsste als Kompensationsfläche aufgebracht werden. Es darf jedoch bezweifelt werden, dass die Eingriffe mit dem beschriebenen Zerschneidungseffekt überhaupt kompensiert werden können. Eher wird eine nicht heilbare Beeinträchtigung von Natur und Landschaft allein schon durch die anlagebedingten Störungen verbleiben, von den betriebsbedingten Beeinträchtigungen ganz zu schweigen. Außerdem ist es höchst ungewiss, ob es gelingt, geeignete Flächen für die Kompensation in der benötigten Größenordnung überhaupt zu erwerben oder sonst der erforderlichen extensiveren Nutzung zuzuführen.

Östlich von Ashausen würde der letzte verbliebene Raum für die Naherholung zwischen der L 217 und der A 39 restlos zerstört werden und mit ihm auch Lebensstätten u.a. für im Offenland brütende Vogelarten, wie Kiebitz, Großer Brachvogel und Feldlerche. Der Talbereich der Luhe, in dem die Trasse nach Suderburg in Stelle und Winsen nach derzeitigem Stand verlaufen soll, würde durch den Bau der Trasse in Sachen Naturschutz schwer beeinträchtigt werden. Allein die Eingriffe an Nebengewässern und der Luhe selbst dürften gravierend sein. Erhebliche Beeinträchtigungen von Fledermäusen und anderen Säugetieren, der Vogelwelt, von Amphibien und Reptilien sowie vielen Insektenarten sind unvermeidlich. Vögel und Fledermäuse betreffend, käme es nicht nur zur Zerstörung von Lebensräumen, sondern auch zu einem bisher nicht vorhandenen Kollisionsrisiko. Die entlang der Trasse vielfältig vorkommenden Amphibien würden geschädigt, wenn es durch die Trasse zu einer Trennung von Teillebensräumen (Landlebensraum und Laichgewässer) kommt, was wohl kaum vermieden werden kann.

Fazit: Die durch einen Trassen-Neubau unumgänglichen Eingriffe in Ortsbild, Natur und Landschaft erscheinen in der geplanten Größenordnung als nicht kompensierbar und dürfen deshalb nicht hingenommen werden.

Die Engpässe besonders im Schienen-Güterverkehr bestehen *jetzt* und nicht erst in 15 bis 20 Jahren, wenn mit der Fertigstellung neuer Trassen gerechnet werden kann. Der Güterverkehr nimmt zwar aktuell noch zu, aber die Prognosen für die künftige Entwicklung sind rückläufig und niemand kann vorhersagen, was in einem Jahrzehnt gebraucht wird. Wie gesagt, größere Transportkapazitäten werden aktuell gebraucht – wäre es da nicht sinnvoll, den *vorhandenen* Verkehrswegen ein entsprechendes *tuning* zu verpassen? Das hätte den Nachteil, dass „unter dem rollenden Rad“ gebaut werden müsste.

Dem stehen aber ganz offensichtliche Vorteile gegenüber. Jeder erweiterte oder sanierte Streckenabschnitt wäre ein Teil des vorhandenen Ganzen und würde, eine sinnvolle Reihenfolge des Baues vorausgesetzt, sofort zur Entlastung der Gesamtsituation beitragen. Ob es sich bei den Maßnahmen um die Erweiterung vorhandener Schienenstrecken um das eine oder andere Gleis handelt, ob die Signaltechnik verbessert und damit die Zugfolge erhöht wird, ob Überhol- und Abstellgleise für die Nutzung mit sehr langen Zügen ausgebaut werden – die Maßnahmen, die auf vorhandenen Strecken ergriffen werden können, sind noch lange nicht ausgeschöpft.

Der Ausbau vorhandener Strecken würde sicher zu einer Mehrbelastung der Menschen führen, die entlang dieser Strecken leben. Diese Nachteile würden aber dadurch gemindert werden, dass wegen der zu erwartenden baulichen Veränderungen umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den Immissionen durch den Schienenverkehr durchgeführt werden müssen. In erster Linie ist das der Eisenbahnlärm. Auf dem weitaus größten (zweigleisigen) Teil der Strecke Hamburg – Hannover gibt es keinen auch nur annähernd hinreichenden Schutz vor Lärm. Für die betroffenen Anwohner wäre der Ausbau des Schienenweges in dieser Hinsicht eher eine Chance als eine Belastung. Dass man als Bürger oder anliegende Gemeinde für seine Interessen kämpfen muss und dies erfolgreich tun kann, zeigt der Bau des 3. Gleises zwischen Stelle und Lüneburg. Hier ist es gelungen, dass Lärmschutzwände mit einer Regelhöhe von 5 Metern über Schienenoberkante installiert wurden und hier werden die Schienenoberflächen im Rahmen des Besonders überwachten Gleises regelmäßig geschliffen, was den emittierten Lärm erheblich reduziert.

Vor allem aber ist die Anzahl der Nachteile groß, die durch den Ausbau vorhandener Schieneninfrastruktur im Vergleich mit einem Neubau, **nicht** eintreten:

- *Keine* Verlärmung bisher ruhiger Ortschaften sowie von Natur und Landschaft
- Dadurch *keine* weitere Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten besonders im Bereich der Großstadt Hamburg
- *Keine* erhöhte Unfallgefahr für verschiedene wildlebende Tierarten, wie Vögel, Fledermäuse und jagdbares Wild
- *Keine* Trennung von Teillebensräumen (z.B. Amphibien von ihren Laichgewässern)
- *Keine* Zerstörung des gewachsenen Bodens auf nicht unerheblicher Fläche
- *Keine* Beeinträchtigung von Bächen und Flüssen durch den Bau von Durchlässen und Brücken
- *Keine* weitere Zerschneidung der Landschaft
- *Keine* zusätzliche Zerschneidung von Sichtachsen
- *Keine...keine...keine.*

Fazit: Wenn eine Erhöhung des Güter- und Personenverkehrsaufkommen unumgänglich ist, sollte zuerst geprüft werden, was auf den vorhandenen Verkehrswegen „noch läuft“, bevor man neue baut. Ist eine Erweiterung erforderlich, sollte man sich auf den Ausbau der vorhandenen Schienenstrecken beschränken.

Unser Land ist durch „Errungenschaften der Technik“, durch ausschließlich wirtschaftliches Denken bereits schwer gezeichnet. Den kurzfristigen Gewinn aber machen wenige, die langfristigen Folgen für Mensch und Umwelt werden der Allgemeinheit aufgebürdet, als Bürger und als Steuerzahler. Noch aber gibt es auch bei uns schöne Teile von Natur und Landschaft, die es nicht zuletzt für folgende Generationen zu bewahren gilt. Das mag auf der einen Seite zu Einschränkungen hinsichtlich lieb gewordener Bequemlichkeiten führen, aber sich darüber beklagen, wäre ein „Jammern auf hohem Niveau“. Auf der anderen Seite könnte ein moderater Komfortverlust zum Erhalt einer lebenswerten Umwelt beitragen, wenn nicht sogar zur Möglichkeit, die Lebensqualität in dieser Hinsicht deutlich zu steigern.

Künftig müssen solche Themen in erheblich stärkerem Maß als bisher in die Abwägungen einfließen, wenn es darum geht, Verkehrswege aus- oder neu zu bauen.

Für die NABU-Gruppe Winsen
mit freundlichem Gruß
(Dietrich Westphal)