

## Zukunft des Seehafenhinterlandverkehrs

Hamburger Vorschlag einer Neubaustrecke<sup>1</sup> ist weder notwendig noch realistisch

Im Dialogforum Schiene Nord (DSN) kamen zwischen Februar und November 2015 etwas mehr als 90 Vertreter von Landkreisen, Kommunen, Bürgerinitiativen etc. zusammen, um in insgesamt acht ganztägigen Foren und unzähligen Arbeitskreissitzungen mit Vertretern der Bahn, Bundes- und Landesministerien sowie hinzugezogenen Sachverständigen an einer tragfähigen Lösung insbesondere des Seehafenhinterlandverkehrs (HLV) – aber auch des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) – bis etwa 2030 zu arbeiten. Im Laufe der Zeit fokussierte sich das DSN auf die sog. „Alpha-Variante“, die bis September 2015 innerhalb und außerhalb des Forums, etwa durch Gutachter des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), unter Berücksichtigung kritischer Hinweise immer weiter optimiert wurde. Im Abschlusstermin am 5. November befindet das DSN nunmehr über die sog. „Alpha E-Variante“. Diese Variante wurde dem DSN in der letzten regulären Sitzung am 9. Oktober vorgestellt. Sie ist dort vom Gutachter des BMVI (BVU) als wirtschaftlich und kapazitiv tragfähige Variante bestätigt und von einer großen Mehrheit des DSN unterstützt worden.

Die Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg legte dagegen am 6. Oktober 2015 einen eigenen Vorschlag vor, der bereits zu Beginn des Forums abgelehnt worden war. Darin wird der „Bau einer zweigleisigen Trasse parallel zur A 7 zwischen Lehrte/Isernhagen und dem Raum Maschen“ vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wird mittlerweile durch das „Votum für einen zukunftsorientierten Seehafenhinterlandverkehr“ vom 21. Oktober 2015 von vier<sup>2</sup> weiteren Forumsteilnehmern unterstützt.

Diese Entwicklung ist Anlass für den BUND, die Machbarkeit und die etwaige Vorzugswürdigkeit dieser Variante einer Prüfung zu unterziehen:

### Kapazitätsbedarf – Verkehrliche Belange

Gemäß Aussagen des BMVI fehlen von den Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven nach Süden zwei zusätzliche Gleise für den Güterverkehr. Diese Zusatzkapazität muss dabei nicht zwangsläufig auf direktem Wege durch Niedersachsen gehen. Das zeigt schon ein Blick auf die Karte, wonach die Verkehre aus dem Hamburger Hafen heute größtenteils auf dem schon heute überlasteten Korridor (Hamburg-Uelzen-Hannover-...) durch Niedersachsen bzw. die Region Hannover nach Süden gehen und dort wieder gen Osten (Hannover-Magdeburg) geführt werden, statt diese gleich nach Osten (Hamburg-Wittenberge-Magdeburg) zu führen.

Angesichts der von Hamburg verschwiegenen hohen Verkehrsanteile in Richtung Osten (Polen, Tschechien usw.) und Richtung Südosten (Bayern, Österreich, Ungarn usw.) ist eine stärkere Nutzung des bislang noch vergleichsweise wenig befahrenen Ostkorridors<sup>3</sup> über Sachsen-Anhalt (Magdeburg-Hof-Regensburg) (weil noch nicht vollständig ausgebaut/elektrifiziert) sinnvoll.

---

<sup>1</sup> Die sog. „A7-Variante“ verläuft im Prinzip zwischen Hamburg und Hannover weitgehend entlang der BAB A7. Die Variante fädelt etwa in Jesteburg aus, passiert den Knoten Hannover im Osten und erreicht dann Lehrte. Außerdem werden die westlich gelegenen Elemente des Alpha unterstützt.

<sup>2</sup> Zwei Unterstützer gehören nicht zum DSN.

<sup>3</sup> Vgl. BVU-Präsentation beim DSN am 9.10.2015.

Die Darstellung Hamburgs, dass die südöstlich und östlich gelegenen Quelle-Ziel-Gebiete ohne zwei neue Gleise nicht in adäquater Form erreicht werden könnten, ist haltlos.<sup>4</sup> Die im Zusammenhang mit der Neubaustrasse entlang der A 7 von Hamburg nach Lehrte herausgestellte Laufwegsreduzierung ist für alle zielorientiert nach Osten oder Westen verlagerten Verkehre irrelevant und zudem nur über die grundsätzlichen Nachteile einer Neubaustrecke erreichbar.

Von den Vertretern der DBAG wurden im DSN die zielorientierten Möglichkeiten der Güterverkehrsentsflechtung auf östliche und westliche Routen im DSN durch den Konzernbevollmächtigten Bischoping eindrucksvoll belegt und zweifellos als zielführend erachtet.

Wenn das bisherige System der Netznutzungsentgelte eine solche aus kapazitiver und qualitativer (des Bahnbetriebs) Sicht gebotene Entflechtung der Verkehre aus überlasteten Korridoren und Bahnknoten nicht ausreichend unterstützt, sollte es entsprechend verändert werden. In der Marktwirtschaft ist es in allen Branchen üblich, dass knappe Ressourcen teurer sind als freie. Dem sollten auch die Trassenpreise in überlasteten Streckenabschnitten Rechnung tragen.

Durch eine derartige Entflechtung ließen sich auch die (auch im Rahmen des DSN) gewünschten Verbesserungen im SPNV erreichen. Ein Ausbau bzw. ggf. auch eine Beschleunigung des SPNV wird nach Abschluss der im Rahmen des Alpha-Konzepts notwendigen Instandsetzungs- bzw. Ausbaumaßnahmen erfolgen, wobei dann in den Verkehrsknoten Hamburg, Bremen und Hannover noch Potential besteht, das vorrangig zu nutzen wäre.<sup>5</sup>

Bei den Umschlagsprognosen für den Hamburger Hafen blieben die Unsicherheiten der geplanten Elbvertiefung unberücksichtigt, ebenso die zunehmenden hafeninternen Probleme (Hafenentgeltspolitik, Köhlbrandbrücke, Größe der Wendeböden usw.), die zunehmende Bedeutung besonders großer Containerschiffe, die Hamburg auch im Falle einer Realisierung der umstrittenen Elbvertiefung nur unter erheblichen nautischen Restriktionen teilbeladen anlaufen können. Insofern wird hier eine zunehmende Verlagerung zu Tiefwasserhäfen wie dem Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven zu Lasten Hamburgs erfolgen. Die aktuellen Entwicklungen zeigen nicht zuletzt auch aufgrund des abflachenden Wachstums in China als wichtigstem Hafenkunden, dass das Erreichen der offiziellen Prognosewerte<sup>6</sup> langfristig keinesfalls als gesichert angesehen werden kann. Insofern sind die für Hamburg 2030 angenommenen Kapazitätsbedarfe im HLV keinesfalls sicher, es sei denn, der Modal-split verschiebt sich auch weiterhin in Richtung Schiene.

Ausgeblendet wurden auch die – zumindest langfristig gegebenen – Möglichkeiten der verkehrlichen Anbindung von Österreich, der Schweiz sowie Baden-Württembergs und Bayerns an die Mittelmeerhäfen durch den Ausbau der transalpinen Verkehrswege. Hierdurch wird sich

---

<sup>4</sup> In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass der „Ostkorridor“ (Magdeburg-Hof-Regensburg) von der DBAG konzipiert wurde als zweiter Nord-Süd-Korridor, der gegenüber dem Korridor Hannover-Würzburg als topografisch wesentlich einfachere Route für die Zukunft favorisiert wird. Das BMVI hingegen will bisher den HLV über die VdE 8.1 (Nürnberg-Erfurt) über den ohnehin überlasteten Knoten Nürnberg nach Süden (Regensburg-...) verkehren lassen. Diese politisch anscheinend gewollte und voraussichtlich 2017 fertiggestellte Strecke wird mit Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) längst nicht ausgelastet sein. Eine Nutzung durch den HLV würde diesen wirtschaftlich extrem verschlechtern, da Züge u. a. wegen 20‰ Steigung ihre Kapazität nicht nutzen könnten und dort wohl nur nachts verkehren dürften.

<sup>5</sup> Eine Lösung der Knotenproblematik wird seitens des Gutachters des BMVI für 2030 generell unterstellt. Diese Prämisse ist als unrealistisch einzuordnen. Insofern ist jede hierauf aufbauende Aussage zu Kapazitäten und Neubaubedarf kritisch zu sehen.

<sup>6</sup> Vgl. für das Jahr 2030 die sog. „Seeverkehrsprognose“ sowie die „Verflechtungsprognose“ des BMVI.

die bisherige Bedeutung von Nordseehäfen wie Bremen und Hamburg wohl relativieren, auch wenn der nautischen Erreichbarkeit auch der Mittelmeerhäfen Grenzen gesetzt sind.

## 1. Machbarkeit

Gemäß BMVI<sup>7</sup> sind „bei der Beurteilung der Machbarkeit ... neben technischen auch grundlegende Umwelt- und Wirtschaftlichkeitsaspekte samt Kostenschätzung einbezogen werden.“

### 1.1 Umweltaspekte

Der Vorschlag Hamburgs ignoriert faktisch das Ergebnis des AK „Natur und Umwelt“<sup>8</sup> des DSN ebenso wie die Bewertung der Sachverständigen bei der vergleichenden Variantenbewertung zum Thema „Lärm“. Stattdessen werden eigene, bisher weder im DSN diskutierte, noch von den beteiligten Sachverständigen geprüfte Bewertungen vorgenommen. Diese erweisen sich bei näherer Betrachtung allerdings als haltlos, wie folgende Analysen zeigen:

#### Zerschneidung von Natur und Landschaft

Auch wenn diese durch eine Bündelung von Verkehrswegen reduziert werden kann, bestehen erhebliche Zweifel, dass dieses durch eine enge Parallellage zur A 7 möglich ist.<sup>9</sup> Abgesehen von dem je nach Geschwindigkeit des Zugverkehrs notwendigen Sicherheitsabstand und den Abstandsvorgaben gemäß § 9 Bundesfernstraßengesetz wären die an die A 7 heranreichenden Wohn- und Gewerbegebiete ebenso zu umgehen wie Autobahnrastplätze sowie Auf- und Abfahrten. Auch wenn diese theoretisch durch Verlagerung und andere technische Lösungen ebenso wie die Verbreiterung bestehender Brücken über die Autobahn grundsätzlich möglich wäre, erscheint dieses wegen der hohen Kosten unrealistisch<sup>10</sup>. Die für Siedlungsbereiche großenteils bestehenden Lärmschutzmaßnahmen<sup>11</sup> entlang der A 7 müssten abgerissen und an anderer Stelle neu aufgebaut werden, es sei denn die Bahntrasse wird – abgerückt von der A 7 – dahinter errichtet.

Hinzu kämen Entschädigungsansprüche Betroffener und deutliche Behinderungen im Bereich der schon heute hoch belasteten, stauanfälligen A 7 sowie baubedingte Restriktionen für die Region während der mehrjährigen Bauphase.

#### Flächenverbrauch

Angesichts des realistischerweise zu erwartenden mehr oder weniger großen Abstands zur A 7 und des als Naturraum ebenso wie für die Landwirtschaft kaum nutzbaren Zwischenraums wird der Flächenbedarf einer solchen Lösung um ein Vielfaches größer als der anderen im DSN bereits diskutierten Neu- und Ausbauvarianten sein. Dieses widerspricht in eklatanter Weise dem – auch vom DSN unterstützten<sup>12</sup> – Ziel der Bundesregierung hinsichtlich eines wesentlich sparsameren Flächenverbrauchs: Gemäß Nationaler Nachhaltigkeitsstrategie soll die Neuinanspruchnahme von Flächen u. a. für Siedlungen und Verkehr bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar pro Tag verringert werden.

---

<sup>7</sup> „Historie der Alternativenprüfung“, Präsentation vom 13.02.2015 im DSN.

<sup>8</sup> Unter Beteiligung der Deutschen Bahn mit einvernehmlichem Ergebnis.

<sup>9</sup> Dies gilt insbesondere auch dann, wenn die Trasse auch im Schnellverkehr betrieben werden soll. Hiervon ist gemäß Forderung aus Hamburg auszugehen. Hohe Zuggeschwindigkeiten erfordern entsprechend große Mindestradien, die einer „engen“ Bündelung der Bahn- an die Autobahntrasse entgegenstehen.

<sup>10</sup> Eine verifizierbare valide Kostenschätzung liegt hierzu bisher nicht vor.

<sup>11</sup> Lärmschutzwände oder -wälle.

<sup>12</sup> Vgl. Ergebnisse AK „Natur und Umwelt“ und AK „Mensch und Region“ sowie Abschlussbericht.

### Schutz von „Natura-2000“

Völlig ausgeblendet wurde im Hamburger Vorschlag, dass auch eine Parallellage zur A 7 durch den hohen Flächenverbrauch zu einer erheblichen Beeinträchtigung durchschnittlicher Flora-Fauna-Habitat (FFH)- oder Vogelschutzgebiete führen würde, die aufgrund des Vorhandenseins von Alternativvarianten (z. B. Alpha E), die zu wesentlich geringeren Beeinträchtigungen führen, naturschutzrechtlich unzulässig sind. Gemäß Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes v. 2.09.2015 (Seite 22) „*ist zu beachten, dass bei einer erheblichen Beeinträchtigung eines Vogelschutz- oder FFH-Gebietes der Antrag auf Zulassung des Vorhabens nur dann Erfolg haben kann, wenn eine weniger beeinträchtigende zumutbare Alternative nicht gegeben ist (vgl. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG).*“ - Demnach wird der Hamburger Vorschlag erfolglos bleiben (müssen).

### Bewertung zum Lärm

Der bei einer unmittelbaren Parallellage zur A 7 von Hamburg angenommene beidseitige Lärmvorteil ist abwegig, weil

- der rechtlich vorgegebene und an der im Untersuchungsraum größtenteils ausgebauten A 7 bereits realisierte Lärmschutz ein um bis zu 8 dB(A) höherer ist<sup>13</sup> als beim Ausbau von Schienenwegen bisher,
- die bestehenden Lärmschutzwälle oder -wände entlang der A 7 bei einer Trassenführung unmittelbar entlang der A 7 abgerissen und hinter der Bahntrasse neu errichtet werden müssten.

Zudem verbleibt bei der vorgeschlagenen A 7-Variante ein wesentlicher Lärmnachteil, weil bei einem Ausbau der viel befahrenen Trasse Lüneburg-Uelzen der bestehende hohe Lärmpegel dort massiv auf die gemäß Verkehrslärmschutzverordnung zulässigen Pegel gesenkt werden muss. Unter Berücksichtigung der grundlegenden Bedingungen des DSN für das Votum einer Alpha E-Lösung ist diese Lärmreduktion auch für alle ausbaubedingt signifikant erhöhten Verkehre oberhalb und unterhalb der unmittelbaren Bauabschnitte vorzunehmen. Gemäß UVP-Gesetz sind ohnehin solche indirekten projektbedingten Auswirkungen zu betrachten und bei angemessener (umweltvorsorgeorientierter) Auslegung der Verkehrslärmschutzverordnung zu berücksichtigen. Dadurch würden die heute stark lärmbelasteten Anwohner der Streckenabschnitte Hamburg-Lüneburg und Uelzen-Celle-Hannover bzw. Lehrte von einem partiellen Streckenausbau profitieren, Gebiete die größtenteils wesentlich dichter besiedelt sind als entlang der A 7. Dadurch entstünde im Gegensatz zu einer A 7-Variante bei Realisierung der Alpha E-Variante ein erheblicher Lärmvorteil gegenüber heute, der Grundlage und Bedingung für den beachtlichen Konsens der Region im DSN war und ist.

### Nutzen-Kostenverhältnis

Da hierzu bisher keine konkreten nachprüfbaren Angaben vorliegen, ist eine angemessene Beurteilung hierzu bisher nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei unmittelbar an die A 7 angrenzender Parallellage hohe Kosten für den Neubau breiterer Brückenbauwerke, das notwendige Verlegen der Rasthöfe und den Umbau der Autobahnauf-/abfahrten entstehen, die die Wirtschaftlichkeit infrage stellen. Die von Hamburg angenommene Erhöhung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses (als Teil der Alpha-Lösung) ist insofern zu bezweifeln.

Dagegen würde ein Kosten sparendes Abrücken von der A 7 zu einer Zerschneidung von Natur und Landschaft führen, die nur bei unmittelbarer Parallellage zur A 7 vermieden würde.

---

<sup>13</sup> Ohne den sog. „Schienenbonus“ verbleibt immer noch eine Besserstellung von 3 dB(A).

## 1.2 Bundesverkehrswegeplan

Nach Vorlage des DSN-Votums am 5.11.2015 ist in Kürze seitens BMVI mit dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2015 zu rechnen. Hierzu gehört auch eine strategische Umweltprüfung mit Öffentlichkeitsbeteiligung unter Einbeziehung von Planungsalternativen. Dieses wurde für den Planungskorridor in Niedersachsen in den letzten Monaten mustergültig durchgeführt und nun mit dem respektablen und zielführenden Ergebnis der „Alpha-E“-Vorzugsvariante abgeschlossen.

Die von Hamburg erneut vorgetragene Variante eines Neubaus parallel zur A 7 war Teil dieses Prüfungsprozesses. Die Variante wurde unter großer Mehrheit im DSN unter nachvollziehbarer dokumentierter Darlegung maßgeblicher verkehrlicher und umweltbezogener Fakten ausgesondert.

### Fazit:

Der Vorschlag Hamburgs ist somit weder fachlich ausgereift, noch geeignet, die vielfältigen Anforderungen<sup>14</sup> an den schienengebundenen Seehafenhinterlandverkehr zu erfüllen. Er ist angesichts der weit fortgeschrittenen Vorbereitungen zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 und eines klaren Votums des DSN insbesondere aus vorgenannten Gründen zu verwerfen.

**BUND Landesverband Niedersachsen, 03.11.2015**

*Dr. Marita Wudtke*

Leiterin Naturschutz/Umweltpolitik

*Hans-Werner Mohrmann*

Sprecher Arbeitskreis Verkehr

---

<sup>14</sup> Insbesondere Prüfkriterien wie „Mensch“, „Umwelt“, „Verkehr“, „Machbarkeit“, „Finanzierung“, die auch im DSN angewendet wurden.