

## Dialogforum Schiene Nord – Ergebnis AK Natur und Umwelt

Die Ergebnisse des Arbeitskreises „Natur und Umwelt“ stellen nur eine Teilmenge aller zu berücksichtigenden Kriterien für eine Variantenauswahl dar. Für eine abschließende Entscheidung müssen diese daher gemeinsam mit allen anderen Bewertungskriterien betrachtet werden.

Das Dialogforum Schiene Nord (DSN) hat zur Kriterienfindung im Themenfeld „Umwelt und Natur“ nach ausführlicher Diskussion über die Vielzahl der relevanten Schutzgüter, die in den weiteren Verfahrensschritten (ggf. Raumordnung, Planfeststellung...) detailliert zu untersuchen und abzuwägen wären, hinsichtlich Bedeutung und Praktikabilität im jetzigen Planungsstand betrachtet. Angesichts der begrenzten Zeit des DSN und dem frühen Planungsstadium zur Vorbereitung der Projektanmeldung einer notwendigen Kapazitätserhöhung im Schienengüterverkehr deutscher Nordseehäfen<sup>1</sup> für den Bundesverkehrswegeplan 2015 eignen sich die nachfolgenden Umweltkriterien (ohne Lärm) für eine erste vergleichende Bewertung der im DSN diskutierten 10 Korridorvarianten. Zur endgültigen Festlegung einer Projektvariante werden im weiteren Planungsprozess wesentlich detaillierte Untersuchungen durchgeführt.

Varianten Kriterien	Y klas- sisch	SGV- Y	Ausbau Bestand	Reduz. Ausbau	Ashausen Unterlüß	Ashausen Sudenburg	Alpha <sup>2</sup>	OHE/ Heide- bahn	VCD
Neubau, Ausbau in km	125 27	88 58	111	60	85 28	69 42	123	25 <sup>3</sup> 70	90 55
Boden-/ Flächenbed. in Hektar	302	242	173	112	225	206	85	71	244
<b>Bewertung</b>	--	--	-	-	--	--	o	o	--
Zerschneidung v. Natur u. Landschaft	78 <sup>4</sup>	43 <sup>5</sup>			85	69		25	90
<b>Bewertung</b>	--	-	o	o	--	--	o	o	--
Betroffenheit Natura 2000 (FFH/VS)- Gebiete in km Zerschneidung	5,01 x	7,64 x	6,83	3,43	5,53 x	5,03 x	5,37	1,74	10,45 x
<b>Bewertung<sup>6</sup></b>	--	--	-	o/-	--	--	o/-	o/-	--
<b>Gesamt- bewertung</b>	--	--	-	o/-	--	--	o/-	o/-	--

Im Vergleich<sup>7</sup>: -- : sehr negativ - : negativ o : gering bzw. neutral

### Erläuterungen:

Bei den hier zu betrachtenden Umweltkriterien (ohne Lärm, der separat betrachtet wird) ist neben der unterschiedlichen Streckenlänge maßgeblich, ob es sich um Neubau- oder Ausbaustrecken handelt.

<sup>1</sup> Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven, Brake, Cuxhaven und Stade.

<sup>2</sup> Ausbau/Ertüchtigung Rotenburg-Verden, Nienburg-Wunstorf, Nienburg-Minden, Langwedel-Uelzen (Amerikalinie), Lüneburg-Uelzen.

<sup>3</sup> Zwischen Celle und Bergen bei Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h.

<sup>4</sup> Durch teilweise Trassenbündelung im Bereich der A 7.

<sup>5</sup> Durch teilweise Trassenbündelung im Bereich der A 7.

<sup>6</sup> Betroffene Trassenlänge = möglicher Konfliktbereich plus Abschlüge bei Zerschneidungen.

o/-: Weiterer Untersuchungsbedarf.

<sup>7</sup> Auf Basis der weitergehenden Anlagen d. Deutschen Bahn u. d. NLWKN ([www.dialogforum-schiene-nord.de](http://www.dialogforum-schiene-nord.de)).

### **Kriterium Flächenverbrauch**

Sowohl das allgemeine Schutzgut Boden als auch die Grundlage für sämtliche Maßnahmen des Umwelt- und Naturschutzes basieren auf dem Erhalt und Schutz von Flächen. Besonders hervorzuheben sind hier aber auch die Bedürfnisse der Land- und Forstwirtschaft, die in unmittelbarer Konkurrenz zu den Bauflächen für das Projekt, aber auch zu geforderten Kompensationsflächen für den Naturschutz stehen.

Zur Bewertung und Gewichtung dieses Kriteriums wurde die jeweilige Streckenlänge multipliziert mit der für den Neu- oder Ausbau durchschnittlich benötigten Flächenbreite. - Der Umfang erforderlicher Kompensationsflächen oder Details an Sonderbauwerken sind derzeit nicht bekannt und konnten somit auch nicht berücksichtigt werden.

Die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung will die Neuinanspruchnahme von Flächen u. a. für Siedlungen und Verkehr bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar pro Tag verringern. Ausbaumaßnahmen haben grundsätzlich einen geringeren Flächenverbrauch als Neubaumaßnahmen und somit beim Boden eine bessere Umweltbilanz.

### **Kriterium Landschaftszerschneidung**

Der untersuchte Raum in der Norddeutschen Tiefebene zeichnet sich durch große unzerschnittene Natur- und Kulturlandschaften aus, deren Erhalt höchste Priorität genießt. Dabei geht es nicht nur Lebensräume von Mensch, Tier und Pflanze, sondern auch um das Landschaftsbild, welches als Grundlage von Erholung und Tourismus für die heute noch wenig zerschnittenen Fluss- und Heidelandschaften von hoher Raumbedeutsamkeit ist.

### **Kriterium Betroffenheit europäischer Schutzgebiete „Natura 2000“**

Besonderes Gewicht im Abwägungsprozess haben FFH- und Vogelschutzgebiete („Natura 2000“). Diese genießen den höchsten rechtlichen Schutz<sup>8</sup>. Eine entsprechend ausgewiesene Fläche darf grundsätzlich nicht überplant / überbaut werden, weil hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen<sup>9</sup> entstehen können. Soweit die diskutierten Neubaustrecken in ihrem Planungskorridor solche Schutzgebiete berühren, so dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen sind, könnte dieses durch seitliche Verschwenkung des Trassenverlaufs vermieden werden, was jedoch bei einer Durchquerung (Zerschneidung) nicht möglich ist.

Durch das Vorhandensein der Baukörper und ihrer Störwirkungen von Ausbaustrecken ist deren Beeinträchtigungspotenzial voraussichtlich deutlich geringer und deshalb vermutlich leichter vermeidbar, als das von neuen Gebietsquerungen durch Neubaustrecken. Insofern scheiden in diesem Fall die Neubaustrecken bei der vergleichenden Variantenbewertung vorbehaltlich weitergehender Untersuchungen nach den Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes v. 2.09.2015 (Seite 22) aus: *"Dabei 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)"*.

### **Kriterien Betroffenheit von Naturschutz- und Wasserschutzgebieten**

Auch bei Naturschutz- und Wasserschutzgebieten sind die Umweltauswirkungen zu betrachten. Sie sind generell vor dem Risiko einer Verunreinigung zu schützen. Dabei steigt das Risiko einer Betroffenheit mit der Trassenlänge, was jedoch planungsrechtlich nicht entscheidend ist, weil der Austritt wassergefährdender Stoffe generell zu vermeiden ist.

### **Fazit:**

Vorbehaltlich weitergehender Untersuchungen führen vermutlich die Neubauvarianten insgesamt zu einer größeren Beeinträchtigung der Umwelt als die Ausbauvarianten.

---

<sup>8</sup> Hierzu liegt mittlerweile eine umfangreiche höchstrichterliche Rechtsprechung vor.

<sup>9</sup> Maßgeblich für die Bewertung ist die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung von Schutz- und Erhaltungszielen wertgebender Arten und Gebietsbestandteile. Solange die hierfür notwendigen Detailuntersuchungen fehlen, lässt sich diese nur über den Umfang der Flächeninanspruchnahme und bekannter Störfaktoren abschätzen. Eine neue Zerschneidung ist dabei grundsätzlich immer als erhebliche Gebietsbeeinträchtigung anzusehen.