

Stellungnahme

zu der von Herrn Mayer/„Forum pro Lebensqualität e.V.“ vorgelegten „Untersuchung Naturschutzkriterien Dialogforum ´Schiene Nord“

Die respektable Studie vom 30.08.2015 hilft aus folgenden Gründen dem Dialogforum Schiene Nord (DSN) nicht weiter:

I. Grundsätzliches:

1. Die in der Studie geforderte Untersuchungstiefe ist erst im späteren Planungsverfahren üblich und aufgrund des Aufwands möglich, etwa im Raumordnungsverfahren (ROV) wie im ROV zur Fehmarnbelt-Querung, die als „Beleg“ zur vermeintlichen Notwendigkeit einer solchen vertieften Betrachtung zum jetzigen Zeitpunkt angeführt wurde. Das DSN befindet sich dagegen erst in einem freiwilligen Vorverfahren, dem die förmliche Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 folgt und anschließend ein ROV bzw. Planfeststellungsverfahren, jeweils mit qualifizierter Alternativenprüfung (auf dem in der Studie geforderten Niveau).
2. Die Studie ignoriert die Beschlüsse des DSN vom 17.07.2016 zur weiteren Behandlung der von der AG „Natur und Umwelt“ vorgeschlagenen Kriterien: Die dort vom NaBu-Vertreter detailliert vorgetragene Forderung weitergehender und vertiefter Untersuchungen der Konsenskriterien wurde mit deutlicher Mehrheit zugunsten einer im Rahmen des zeitlich und finanziell verfügbaren Budgets praktikablen Lösung verworfen.

II. Konkret zum Inhalt:

Zu „Untersuchungsraum und Alternativen“ (Seite 5):

3. Die Studie bringt keinen Mehrwert, weil die angeführten Trassenalternativen weder der Ausgangslage des DSN, noch dem aktuellen Diskussionsstand entsprechen:
 - In der gesamten Untersuchung sowie in der Abb. 1 mit der „Übersicht der untersuchten Trassenalternativen“ wird das Alpha-Konzept faktisch komplett ignoriert, und das obwohl dieses von einem Großteil der Forumsteilnehmer favorisiert wird (im Fließtext wird die Alpha-Variante lediglich ein Mal erwähnt).

Die Abb. 1 enthält einige Fehler bzw. Ungenauigkeiten:

- Die Heidebahn ist im Forum stets ohne den Südast Soltau – Walsrode – Hannover behandelt worden.
- Die Verbindung Heidebahn – OHE Richtung Celle fehlt.
- Das SGV-Y wurde durch das BVU-Gutachten zum SGV-I „umbenannt“. Leider sind bei einigen Varianten immer noch eindeutige Definitionen offen; die Anbindung des SGV-I an das Bestandsnetz nördlich Buchholz ist in jedem Falle nicht korrekt. Die Anbindung Bremens über das SGV-Y war bei DBI noch vorgesehen (Amerikalinie), bei BVU wurde diese als entbehrlich erachtet. Die Autoren halten gleichwohl am Namen SGV-Y fest.
- Eine vollständige Berücksichtigung der OHE-Variante fehlt, der Abschnitt Soltau – Celle ist im Prinzip Teil des SGV-I und der OHE-Variante (Linienführung nicht deutlich).

- Die Darstellung der Variante „Amerikalinie“ umfasst nur die Strecke selbst, der dazugehörige Teil Lüneburg-Celle wird (unzutreffend) als separate Alternative/Variante dargestellt.
- Bei den NBS Unterlüß/Ashausen ist anzumerken, dass die Südumfahrung Uelzens bzw. der Übergang zur Amerikalinie nicht berücksichtigt wird (zu den NBS gehört lt. BVU auch der Ausbau Nienburg-Wunstorf, dieser Abschnitt bleibt ebenfalls unerwähnt).
- Das klassische Y würde typischerweise neben dem Kern-Nord-Süd-Abschnitt Hamburg-Hannover auch die Anbindung nach Bremen vorsehen, diese fehlt in Abb 1. Ebenfalls ist die Weiterleitung des „Y“ Richtung Lehrte nicht dargestellt.

4. Das gewählte „*Untersuchungsverfahren*“ ist nicht schlüssig und wird nicht begründet:

- Der Querverweis auf das ROV zur Fehmarnbelt-Querung ist aus den unter I.1. genannten Gründen kein stichhaltiges Argument, da sich dieses Vorhaben bereits in einem weiter fortgeschrittenem Planungsstadium nämlich der Raumordnung befindet, während sich die Diskussionen im DSN noch auf einer vorgelagerten freiwilligen Planungsebene befinden.
- Durch die gewählten Trassenbreiten bis 2.000 m wird der Auswirkungsbereich extrem vergrößert, ohne dass klar ist, ob die Lebensräume empfindlicher Tier- und Pflanzen in diesem Umfang beeinträchtigt werden. So haben bspw. selbst störepfindliche Vogelarten geringere Fluchtdistanzen. – Dieses geht klar zu Lasten der Ausbaustrecken, was auf Seite 11 oben sogar eingeräumt, dann aber nicht korrigiert wird.
- Die Hinzunahme der flächenmäßig generell stark überproportional vertretenen „*Landschaftsschutzgebiete*“ ist für die vergleichende Betrachtung ungeeignet, weil damit die höchsten Schutzkategorien (FFH-, Vogelschutz- und Naturschutzgebiete) mit einer der niedrigsten auf eine vergleichende Bewertungsebene gestellt werden, die - wie z. B. auf Seite 11 - naturschutzfachlich und naturschutzrechtlich haltlos sind.
- Die Einbeziehung der Schutzgebietskategorie „*Biosphärenreservat*“ ist für eine vergleichende Trassenbewertung unsinnig, weil sie nur die Breimeier-Trasse betrifft. Im Übrigen gilt für Biosphärenreservate analog das gleiche wie für Landschaftsschutzgebiete (s. vorherigen Anstrich).
- Mehrfachüberlagerungen von Schutzgebietsklassen sind nicht selten (bspw. Natura 2000 und Naturschutzgebiete) und besagen wenig für eine vergleichende Trassenbewertung.

„*Untersuchungsergebnisse*“:

5. Aussagekraft und Genauigkeit: Die unzureichende (s.o.) und hinsichtlich Trassenlage (durch fehlende Shape-Dateien) selbst eingeräumte Ungenauigkeit der Autoren führen zu Fehlern in Bezug auf prozentuale Gebietsbetroffenheiten, die bei einer Trassenbreite von 2000 m zudem noch in nicht begründeter Weise vergrößert werden (s. Pos. II.4.). Damit wird das Ziel der Studie „*Betroffenheitsgrad der verschiedenen Schutzgebietsklassen bezogen auf die verschiedenen Trassen*“ (S. 4) dem Anspruch einer höheren Genauigkeit im Gegensatz zu der als „*light*“ bezeichneten und als zu oberflächlich kritisierten Vorgehensweise gemäß DSN-Beschluss nicht gerecht.
6. Die positiven Annahmen einer Neubautrassenbündelung (S. 15f) entlang der A 7 („*Grünbrücken*“) sind hinsichtlich der hierfür herangezogenen Schutzgebiete (bspw. Landschaftsschutzgebiete) unrealistisch und führen deshalb zu fragwürdigen Schlussfolgerungen.

7. Die per „*Fallstudie Fracking und OHE-Trasse*“ auf Seite 17ff aufgezeigte Notwendigkeit einer Einbeziehung anderer Projekte mit Auswirkungen auf Natur und Umwelt werden üblicherweise im weiteren Verfahren im Rahmen von FFH-Erheblichkeits- bzw.-Verträglichkeitsprüfung geprüft. In diesem frühen Planungsstadium ist das für die im DSN diskutierten mindestens 10 Trassenvarianten aufgrund des zur Verfügung stehenden Zeit- und Budgetrahmens unrealistisch.

„Fazit und weiteres Vorgehen“ (S. 20):

8. Das auf Seite 20 der Studie getroffene „Fazit“ ist insbesondere haltlos, weil der naturschutzfachlich und -rechtlich maßgebliche Unterschied zwischen erstmaliger Zerschneidung eines Schutzgebiets, insbesondere der europäischen Schutzgebietskulisse „Natura 2000“ durch Neubautrassen nicht erwähnt wird (vgl. Nr. 1). Stattdessen wird vergleichsweise eine vermeintlich hohe Betroffenheit von Landschaftsschutzgebieten herausgestellt (vgl. Nr. 2) und festgestellt „*die deutsche Bahn hat bei ihren Neubaustrecken vergleichsweise erfolgreich die Probleme mit Vogelschutz- und FFH-Gebieten minimiert*“ (vgl. Nr. 4). – Dieses Fazit der Studie ist naturschutzfachlich und naturschutzrechtlich haltlos.
9. Die zudem unter Nr. 3 getroffene Aussage, die Vielzahl betroffener Schutzgebiete mache „eine Einzelfallprüfung bezüglich aller Schutzgebietsklassen zwingend notwendig“ macht die mangelnde Praktikabilität der vorgeschlagenen „weitergehenden Vorgehensweise“ im Rahmen des DSN deutlich.

Dr. Walter Feldt (Umwelt Media Consult) in Abstimmung mit

Dr. Thomas Rössler (HTC)

Dr. Michael Below (DB Umwelt)

Manfred Weyer (Niedersächsisches Umweltministerium)