Untersuchung Naturschutzkriterien Dialogforum „Schiene Nord“

Forum Pro Lebensqualität e.V.

V1.2 30. August 2015

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 3

Einleitung 4

- Untersuchungsraum und Alternativen 5
- Genutzte Daten für die Untersuchung und deren Randbedingungen 6
- Untersuchungsverfahren 6

Untersuchungsergebnisse 8

- Einzelfallbetrachtungen 12
- Problemfall überlagerte Schutzgebietsklassen 14

Trassenbündelung - Problem oder Chance 15

Fallstudie Fracking und die OHE 17

Fazit und weiteres Vorgehen 20

Anlagen 21

- EU-Vogelschutzgebiete im Suchraum 22
- FFH-Gebiete im Suchraum 23
- Naturschutzgebiete im Suchraum 24
- Landschaftsschutzgebiete im Suchraum 25
- Biospährenreservate im Suchraum 26
- Anlage Klassisches Y 27
- Anlage Heidebahn 29
- Anlage SGV-Y 32
- Anlage OHE 34
- Anlage Ashausen-Unterlüß 36
- Anlage Ashausen-Suderburg 38
- Anlage Ausbaustrecke Lüneburg-Uelzen 40
- Anlage Amerikalinie 42
- Anlage Breimeiertrasse 44
- Anlage Übersicht durchschnittene FFH-Gebiete 46

Quellenverzeichnis 47

- Datenquellen 47
- Bildnachweis 47

Wer sind Wir? 48

- Impressum 48

Zusammenfassung

Im Rahmen des Dialogforums „Schiene Nord“ wurden im Sommer 2015 von verschiedenen Arbeitskreisen Kriterien zur Auswahl geeigneter Trassenalternativen zur Y-Trasse erarbeitet. Der Arbeitskreis Natur hatte den Auftrag, diese zum Thema Umwelt und Naturschutz zusammenzustellen. Er konnte im Laufe seiner Arbeit allerdings keinen Konsens über die Fragestellung, welche Kriterien ausreichen, erzielen. In der Dialogforumssitzung vom 17. Juli 2015 wurde seitens des Plenums die vom naturschutzrechtlichen Berater eingebrachte „Light“-Version der Kriterien beschlossen. Die vom NABU vorgestellten, erweiterten Kriterien wurden nicht übernommen.

Ausgehend von der unterschiedlichen Einschätzung über den notwendigen Detaillierungsgrad der Naturschutzkriterien untersuchten wir nach der Dialogforumssitzung die Bedeutung der verschiedenen Naturschutzgebietsklassen für die in der Diskussion befindlichen Trassenalternativen. Wir untersuchten dazu 20 Meter, 1000 Meter und 2000 Meter breite Suchräume immer mit der jeweiligen Trassenalternative auf der Mittellinie des Suchraumes. Als Ergebnis erhielten wir genaue Übersichten über betroffene Schutzgebiete und deren Anteil an dem jeweiligen Trassensuchraum. Es zeigte sich, dass es keine Trassenalternative ohne Durchschneidung von FFH-Gebieten gibt. Vier Varianten durchschneiden zusätzlich EU-Vogelschutzgebiete (Klassisches Y, Heidebahn, SGV-Y und Breimeier).

Weitere Untersuchungen ergaben darüber hinaus, dass Landschaftsschutzgebiete wesentliche Teile der Trassenalternativen bedecken. In der Regel ist die notwendige Fläche einer Trassenalternative an Landschaftsschutzgebietsflächen etwa 10 mal so groß wie die jeweils betroffene FFH-Gebietsfläche im Suchraum. Auch haben wir verschiedene Fälle exemplarisch identifiziert, die eine Pauschalbewertung über einfache Kriterien nicht zulassen. Im Prinzip sind für alle Trassenalternativen Einzelprüfungen für jedes betroffene Schutzgebiet notwendig. Ebenfalls wurde deutlich, dass beim Thema Trassenbündelungen im Rahmen von neu zu schaffenden gesetzlichen Regelungen auch positive Effekte für den Naturschutz beim Bau neuer Trassen erzielt werden könnten.

Abschliessend haben wir am Beispiel Fracking im Bereich der OHE-Trasse dargestellt, wie nicht nur Schutzgebietskategorien allein Naturschutzbelange als Bewertungskriterium abbilden können, es müssen auch übergeordnete Projekte im jeweiligen Suchraum betrachtet werden, die durch einen Trassenausbau (in Folge) gegebenenfalls die Natur negativ beeinflussen können.

Alles in allem halten wir nach Auswertung der Daten zu den betroffenen Schutzgebieten in den Suchräumen der Y-Trassenalternativen die beschlossenen Kriterien Naturschutz nicht für ausreichend. Es sind aus unserer Sicht vor allem detallierte Einzelbetrachtungen der Schutzgebiete im jeweiligen Trassenverlauf vorzunehmen und zu dokumentieren, ohne die eine Trassenentscheidung unserer Meinung qualifiziert nicht möglich ist.

Einleitung

Ziel des Dialogforums „Schiene Nord“ ist es, über einen offenen und transparenten Dialog Akzeptanz für eine zu realisierende Trassenalternative zur Steigerung der Kapazitäten im Hafenhinterlandverkehr auf der Schiene zu erreichen. Eine von den Teilnehmern des Dialogforums „Schiene Nord“ erarbeitete Entscheidungsgrundlage, gegebenenfalls sogar eine Trassenempfehlung, ist von den Teilnehmern in ihren Heimatlandkreisen und -gemeinden in der Folge zu kommunizieren und zu erläutern. Die Realisierung einer gewählten Trassenalternative wird sich über mehrere Jahre - eher 15 - 20 - hinziehen. Während dieser Zeit ist die Trassenwahl durch die Teilnehmer des Dialogforums „Schiene Nord“ aus Kommunalpolitik und Bürgerinitiativen vor der Bevölkerung zu vertreten.

Im Rahmen der Arbeit des Dialogforums „Schiene Nord“ wurden im Sommer 2015 verschiedene Arbeitskreise gegründet mit dem Ziel, konzentriert innerhalb kurzer Zeit Auswahlkriterien für verschiedene Themenbereiche zu entwickeln. Der Arbeitskreis Natur beschäftigt sich dabei mit Auswahlkrierien zum Thema Natur und Umwelt. Dieser wurde von Dr. Walter Feldt als beauftragter Berater begleitet.

Im Rahmen einer ersten Arbeitskreissitzung vom 7. Juli 2015 stellte Herr Dr. Feldt verschiedene, zuvor mit Dr. Below von der Deutschen Bahn vorabgestimmte, Kriterien zum Thema Natur und Umwelt vor. Diese fanden im Arbeitskreis ein geteiltes Echo. Einigen Teilnehmern reichten die Kriterien aus, anderen waren diese nicht weitgehend genug.

In der Dialogforums-Veranstaltung vom 17. Juli 2015 wurden seitens Dr. Feldt die von ihm vorgeschlagenen Kriterien vorgestellt und vom Plenum beschlossen. Die anschliessend vom NABU vorgestellten weitergehenden Kriterien wurden nicht übernommen. Stand Mitte August 2015 gab es keine weiteren Aktivitäten des Arbeitskreises Natur im Dialogforum „Schiene Nord“.

Die im Dialogforum vorgeschlagene Vorgehensweise der priorisierten Untersuchung von FFH- und EU-Vogelschutzgebieten ist aus unserer Sicht ohne Datenmaterial über die Betroffenheiten nicht ausreichend. Wir sehen, dass zur Beurteilung der Güte eines Kriteriums Natur und Umwelt auch eine Prüfung der Datenlage und damit verbunden eine faktengebundene Einschätzung über die Güte eines Auswahlkriteriums notwendig ist.

Aus diesem Grunde haben wir eine unabhängige Analyse auf Basis vorliegenden Kartenmaterials durchgeführt, um zu bewerten, wie hoch der Betroffenheitsgrad der verschiedenen Schutzgebietsklassen bezogen auf die verschiedenen Trassenalternativen ist. Wir werden im folgenden den Betroffenheitsgrad darstellen, auf spezielle Einzelfälle hinweisen und für verschiedene Problembereiche an Trassen Lösungsvorschläge vorlegen.

Untersuchungsraum und Alternativen

Eine Auswertung der verschiedenen Y-Alternativen setzt zuallererst einmal die Definition dieser voraus. Diese klare Definition hat im Dialogforum „Schiene Nord“ trotz unserer diesbezüglichen Anforderung (Schreiben vom 28. April 2015) bis heute nicht stattgefunden. Vielmehr sind durch das BVU-Gutachten und nachfolgende Diskussionen eine Vielzahl neuer Untervarianten entstanden.

Um als Analysebasis für diese Untersuchung diesem Umstand Abhilfe zu schaffen, haben wir folgende Untersuchungsabgrenzung vorgenommen:

- Es werden Nord-Süd-Trassen und Ost-West-Trassen getrennt untersucht. Es gibt somit bei keiner Nord-Süd-Trasse im Untersuchungsumfang einen wie auch immer gearteten Teilzweig der Amerikalinie.
- Die Amerikalinie und die Breimeier-Trasse werden eigenständig untersucht.
- Die OHE umfasst ausschliesslich die Streckenabschnitte Winsen/Luhe-Hützel, Hützel/Soltau und Lüneburg/Hützel.
- Die Heidebahn wird von Buchholz über Soltau bis Hannover untersucht.

Das nachfolgende Bild stellt die untersuchten Trassen farbig dar.

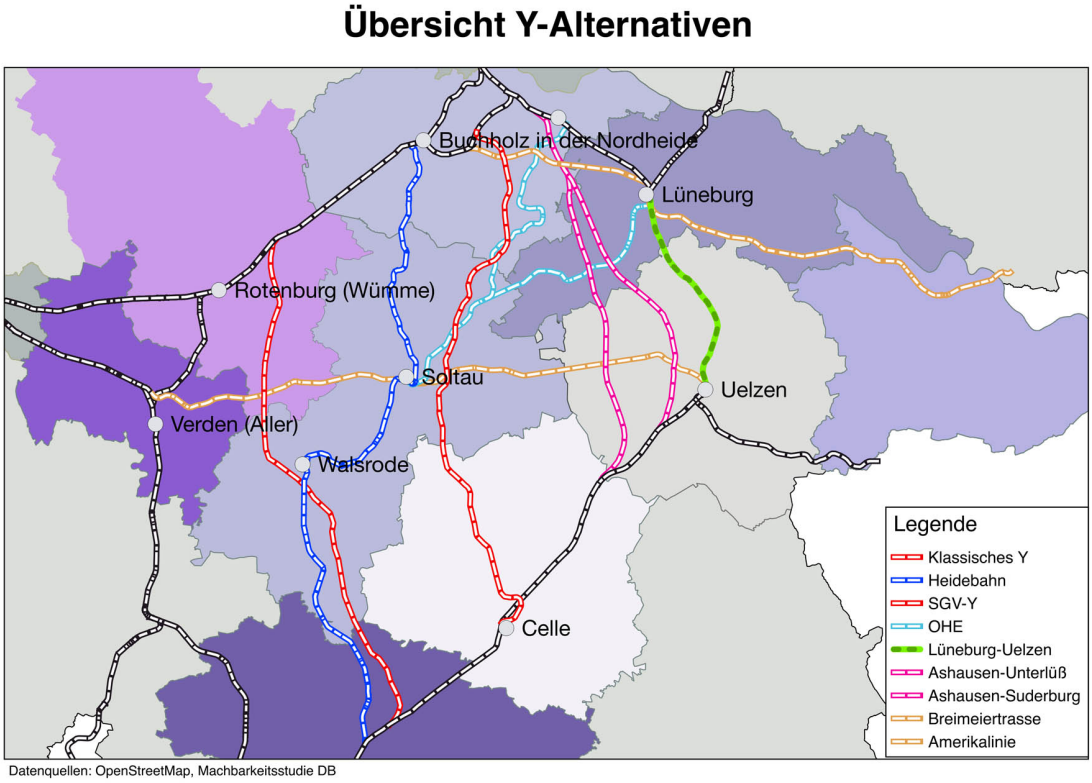


Abbildung 1: Übersicht über die untersuchten Trassenalternativen im Suchraum

Genutzte Daten für die Untersuchung und deren Randbedingungen

Folgende Daten wurden für die Untersuchung herangezogen:

- Naturschutzrechtlich besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft ESRI-Shape-Dateien (Quelle : Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN))
- Existierende Eisenbahntrassen : OpenStreetMap
- Klassische Y-Trasse : redigitalisiert anhand verschiedener vorliegender Teilkarten
- Sonstige Neubaustrecken : redigitalisiert anhand der Isophonenkarten der Machbarkeitsstudie der DB
- Breimeiertrasse : OpenStreetMap ergänzt um Änderungen aus der Langfassung der VCD-Studie
- Erlaubnisgebiet der Kimmeridge GmbH : Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)

Leider hatte die Deutsche Bahn unserer Bitte am Rande des Dialogforums vom 17. Juli 2015, uns Shape-Dateien für die existierende (Ausbaustrecken) und Neubautrassen zur Verfügung zu stellen, nicht entsprochen. Dies bedauern wir ausdrücklich. So sind leider im Rahmen der Redigitalisierung der Trassendaten Abweichungen vom DB-Planungsverlauf unausweichlich. Aus diesem Grund werden in der folgenden Studie keine konkreten absoluten Flächengrößen angegeben, sondern nur relative Darstellungen verwendet. Hier heben sich Fehler in den verschiedenen Trassenvarianten weitestgehend gegenseitig auf. Wie wir sehen werden, sind die Zahlen aufgrund der Größenordnung auch qualitativ ausreichend; vergleichende Beurteilungen auf Quadratmeterniveau führen zum aktuellen Untersuchungszeitpunkt zu keinem wesentlichen Erkenntnisgewinn.

Untersuchungsverfahren

Beim Untersuchungsverfahren haben wir uns an die Sonderstudie zum Thema Natura 2000 des Dialogforums zur Fehmarnbelt-Querung[1] angelehnt. Das heißt, wir haben drei verschiedene Suchräume pro Trasse untersucht:

- <=10 m Breite links und rechts der Trassenmitte : den Raum direkt auf der Trasse
- <=500 m Breite links und rechts der Trasse --> in Summe einen 1000m breiten Streifen
- <=1000 m Breite links und rechts der Trasse -Y --> in Summe einen 2000m breiten Streifen

Uns ist bewusst, dass die in der Machbarkeitsstudie der DB für die Neubaustrecken angegebene Linienführung nur exemplarisch ist. Gleichzeitig ist es aber notwendig, eine Beurteilung in geeigneter Form zu ermöglichen. Deshalb nutzen wir drei Untersuchungsräume verschiedener Breite.

Wir haben anschliessend jede Trassenalternative für alle drei Untersuchungsraumbreiten mit den Daten folgender Schutzgebietsklassen verschnitten:

- EU-Vogelschutzgebiet
- Flora/Fauna/Habitat-Gebiet
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Biosphärenreservat (Bedeutung nur bei Breimeier-Trasse)

Als Ergebnis haben wir Shape-Dateien für alle Trassenalternativen Schutzgebietsklassen für alle drei Untersuchungsraumbreiten erhalten. Diese haben wir anschliessend hinsichtlich der Fläche untersucht.

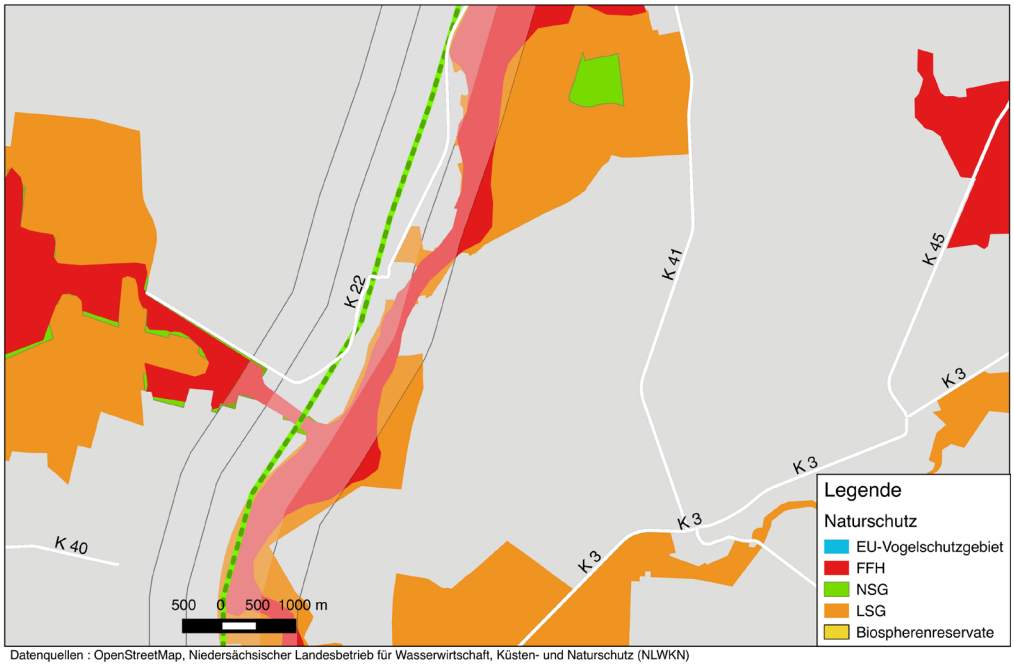


Abbildung 2: Beispiel für ein Verschneidungsergebnis

Wir sehen hier in grün die DB-Trasse. Die vom Untersuchungsraum überschnittenen Schutzgebiete werden je nach Nähe zur Trasse heller dargestellt.

Im Rahmen dieser Untersuchung sind wir auf verschiedene Problembereiche gestossen. Dazu gehören unter anderem Mehrfachüberlagerungen von Schutzgebietsklassen. Wir haben uns dafür entschieden, im Rahmen der Auswertung jede dieser Flächen pro Schutzgebietskategorie mitzuzählen. Wir werden später nach Auswertung der Daten zu einer Bewertung dieser Methodik kommen.

Untersuchungsergebnisse

In den Vortragsfolien von Dr. Feldt zum Thema „Kriterien zum Trassenvergleich“ vom 17 Juli 2015 heißt es auf Folie 6 „*4. Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und Biodiversität (Naturschutz)*„ :

Trassenbezogene Betroffenheit der für den Naturschutz wertvollen Bereiche:

- *aufgrund strikter Rechtsfolgen (§ 34 BNatSchG) vorrangig bei Natura 2000 – (FFH- und Vogelschutzgebieten) der EU.*
- *Falls darüber hinaus zur Trassenauswahl noch notwendig Einbeziehung von Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten, Artenschutz*

Monetäre Bewertung über Umfang und Kosten notwendiger Kompensationsmaßnahmen.

Sehen wir uns an, welche Ergebnisse die Untersuchung hinsichtlich der Kriterien EU-Vogelschutz- und FFH-Gebiete liefert.

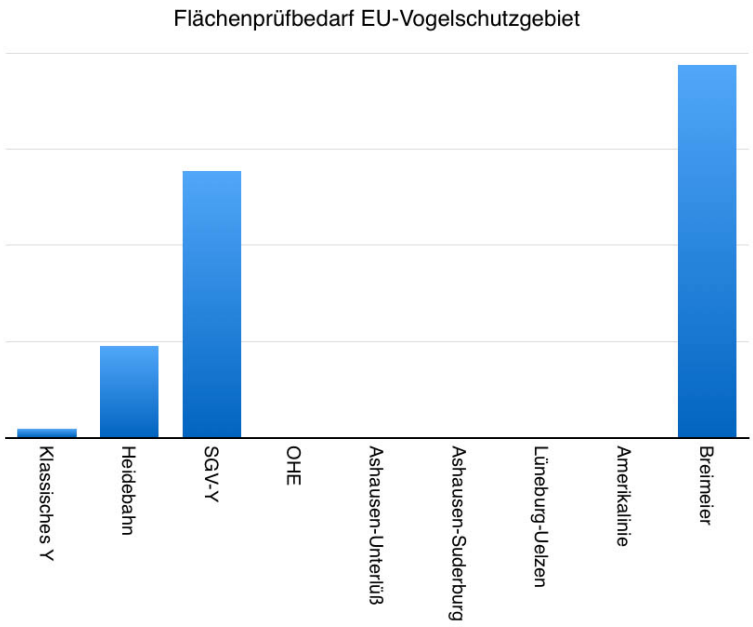


Abbildung 3: EU-Vogelschutzgebiete - Flächenanteil im Intervall 0-10 Meter um die Trassenmitte

Im Fall von EU-Vogelschutzgebieten sind Breimeier und SGV-Y mit deutlichem Abstand führend in der Betroffenheit.

Sehen wir uns nun die FFH-Gebiete an.

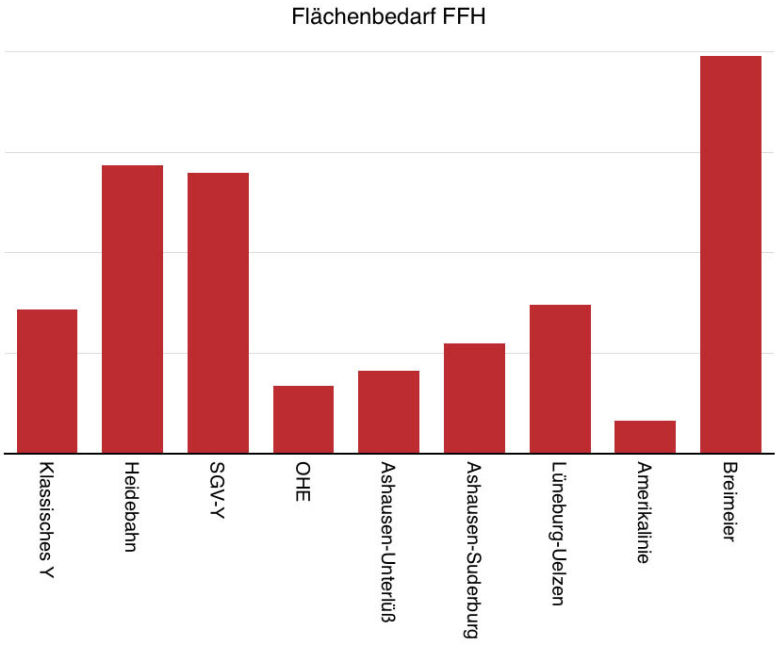


Abbildung 4: FFH-Gebiete - Flächenanteil im Intervall 0-10 Meter um die Trassenmitte

Auch hier führt die Breimeier-Trasse aufgrund der Befindlichkeiten im Bereich der Elbquerung deutlich, diesmal vor Heidebahn und SGV-Y.

Nimmt man beide Untersuchungen zusammen, so läßt sich sagen, Breimeier und SGV-Y sind ob der hohen Belastungsanteile im Kriterium Naturschutz nur schwer zu realisieren.

Am realiserungsfreundlichsten sind Amerikalinie, OHE, NBS-Ashausen-Unterlüß und NBS Ashausen-Suderburg. Damit wäre dann die Entscheidung im Kriterium Naturschutz gefallen.

Aber ist das wirklich so?

Es stellt sich nämlich die Frage, wie hoch die Anteile der anderen Schutzgebietskategorien im Vergleich zu FFH und EU-Vogelschutzgebieten sind und ergeben gegebenenfalls kleine Änderungen an den Trassenverläufen, insbesondere beim SGV-Y, ein anderes Bild?

Ziehen wir dazu zum Vergleich die beiden Trassenverläufe heran, die schon im ersten Raumordnungsverfahren so oder in ähnlicher Form - allerdings vor den Natura2000-Ausweisungen- untersucht wurden, das klassische Y und die SGV-Y-Trasse.

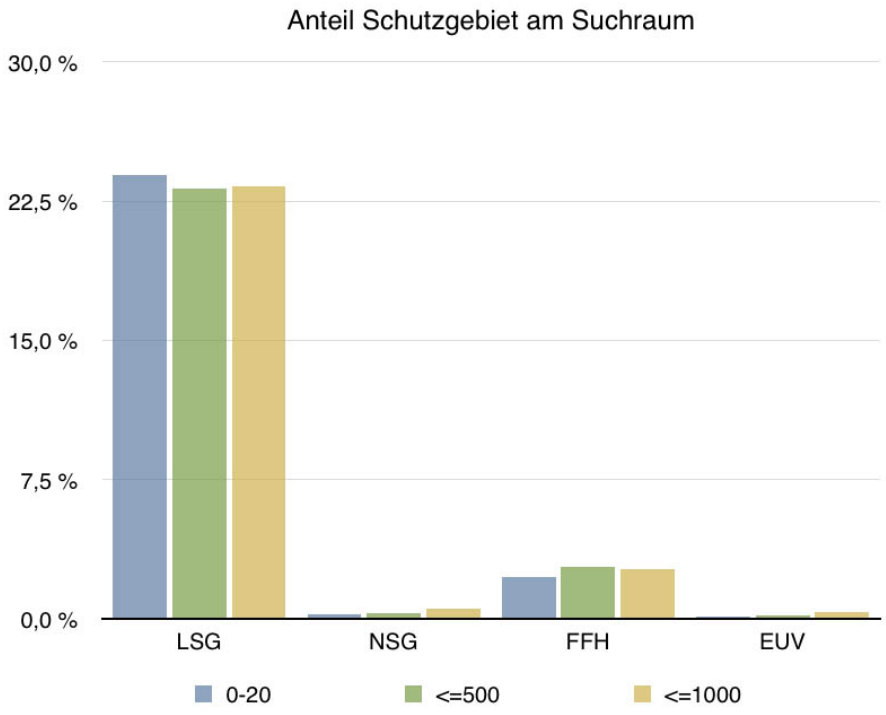


Abbildung 5: Prozentualer Flächenanteil pro Schutzgebietsklasse und Suchraum - Klassisches Y

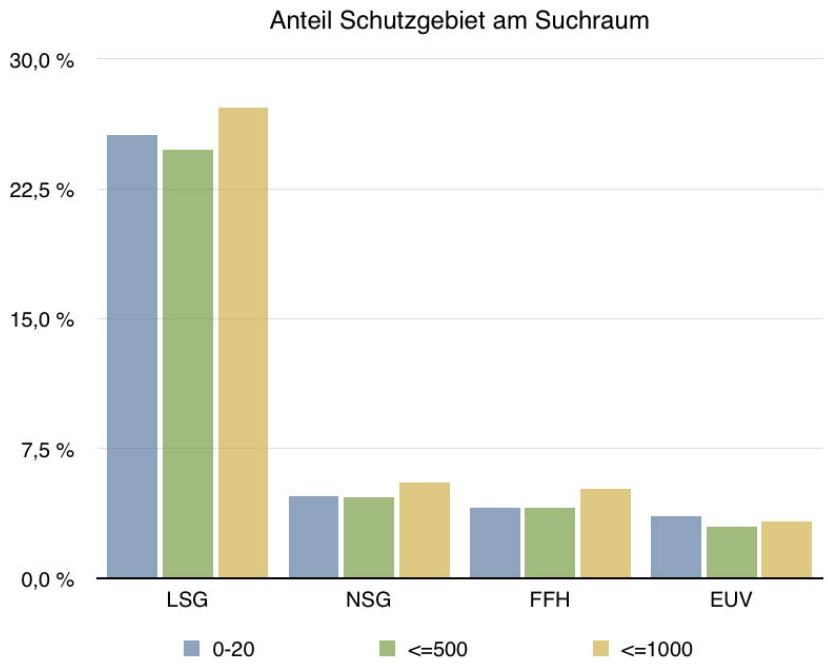


Abbildung 6: Prozentualer Flächenanteil pro Schutzgebietsklasse und Suchraum - SGV-Y

Wir sehen in Abbildung 5 und Abbildung 6 auf Seite 10, dass zum einen es vergleichsweise unerheblich ist, wie breit der Suchraum ist. Innerhalb einer Schutzklasse verändert dessen Breite nur im geringen Maß die Anteile an Betroffenheit. Wie in den Anlagen zu sehen ist, ist dieses Verhalten typisch für Neubauplanungen. Beim Ausbau von Bestandsstrecken weichen die Werte zum Teil deutlich voneinander ab. Der Grund hierfür dürfte sein, dass insbesondere bei FFH-Gebieten und EU-Vogelschutzgebieten deren Grenzfestlegungen nach Bau der Schienenstrecken erfolgte und häufig an diesen orientiert sind.

Des weiteren ist deutlich zu erkennen, dass der Anteil an betroffenen Landschaftsschutzgebieten um Größenordnungen höher ist als der Anteil von FFH- oder EU-Vogelschutzgebieten. Dies gilt für alle Trassenvarianten.

Die Flächenanteile von FFH-Gebieten liegen zwischen minimal 0,4% (Amerikalinie 0-10 Meter) und 13,6% (ABS Lüneburg-Uelzen <1000m) mit einer Mehrheit der Werte zwischen 2% und 4% Anteil an dem Trassenuntersuchungsräumen.

EU-Vogelschutzgebiete liegen bei Trassenanteilen von 0% (ABS Lüneburg-Uelzen, Amerikalinie, Ashausen-Unterlüß, Ashausen-Suderburg, OHE <10m) bis 7,4% (Breimeier <1000m).

Die LSG-Anteile an den Trassenuntersuchungsräumen hingegen liegen zwischen 8,7% (Heidebahn <10m) und 28,5% (Ashausen-Unterlüß <1000m)

Die jeweiligen Anteilsdaten können Sie in der Anlage unter der jeweiligen Trassenalternative nachschlagen. Es stellt sich hier sehr deutlich die Frage:

Müssen wir die Schutzgebietsklasse, die am wesentlichsten betroffen ist, nicht in den Auswahlkriterien betrachten?

Was bedeutet das? Nehmen wir das Beispiel Neubaustrecke Ashausen-Unterlüß. Betrachten wir nur FFH- und EU-Vogelschutzgebiete, dann ist die Trasse mit 1,8% FFH-Anteil und 0% EU-Vogelschutzgebietsanteil eher als Wunschtrasse für eine naturschutznahe Realisierung zu sehen. Erst, wenn wir uns die Landschaftsschutzgebiete ansehen, stellen wir fest, dass es in Summe eine der am stärksten betroffenen Trassen ist- aufgrund der hohen Zerschneidungswirkung durch Landschaftsschutzgebiete.

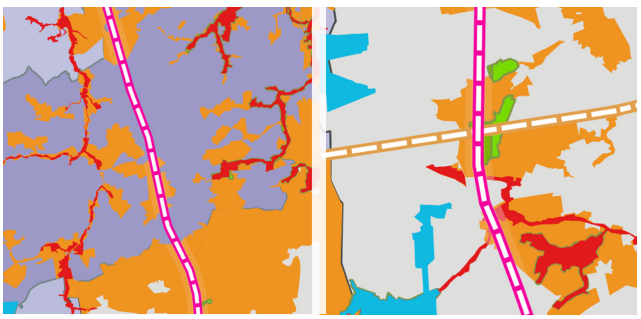


Abbildung 7: Landschaftsschutzgebiete werden häufig zerschnitten

Einzelfallbetrachtungen

Neben der pauschalen Flächenbetrachtung der einzelnen Trassenalternativen ist es ebenfalls notwendig, sich detailliert mit einzelnen Schutzgebieten auseinanderzusetzen. Wir sehen uns dazu exemplarisch zwei Schutzgebiete an:

- FFH-Gebiet 2726-331 Garlstorfer und Toppenstedter Wald
- NSG L 00210 Maschbruch

Das FFH-Gebiet Garlstorfer und Toppenstedter Wald besteht aus drei Teilen, einem nordwestlichen Teil nördlich der Landesstrasse L216 und westlich der Autobahn A7, einem südwestlichen Teilbereich südlich der L216 und westlich der A7 und einem Teilbereich östlich der A7, der durch einen schmalen Korridor und eine Unterführung mit dem südwestlichen Teil des FFH-Gebietes verbunden ist. Alle FFH-Gebietsteile sind im Landschaftsschutzgebiet Garlstorfer Wald und weitere Umgebung eingebettet.

Die A7 ist hier ein hoher trennender Faktor im Hinblick auf eine ökologische Vernetzung. Eine hier zusätzlich parallel zur A7 geführte Güterverkehrstrasse würde die Trennwirkung nur weiter erhöhen. Ohne zusätzliche Massnahmen wäre hier trotz geringer Berührungsflächen der Trasse mit dem FFH-Gebiet eine Auswirkung auf die Flächen des FFH-Gebietes zu erwarten.

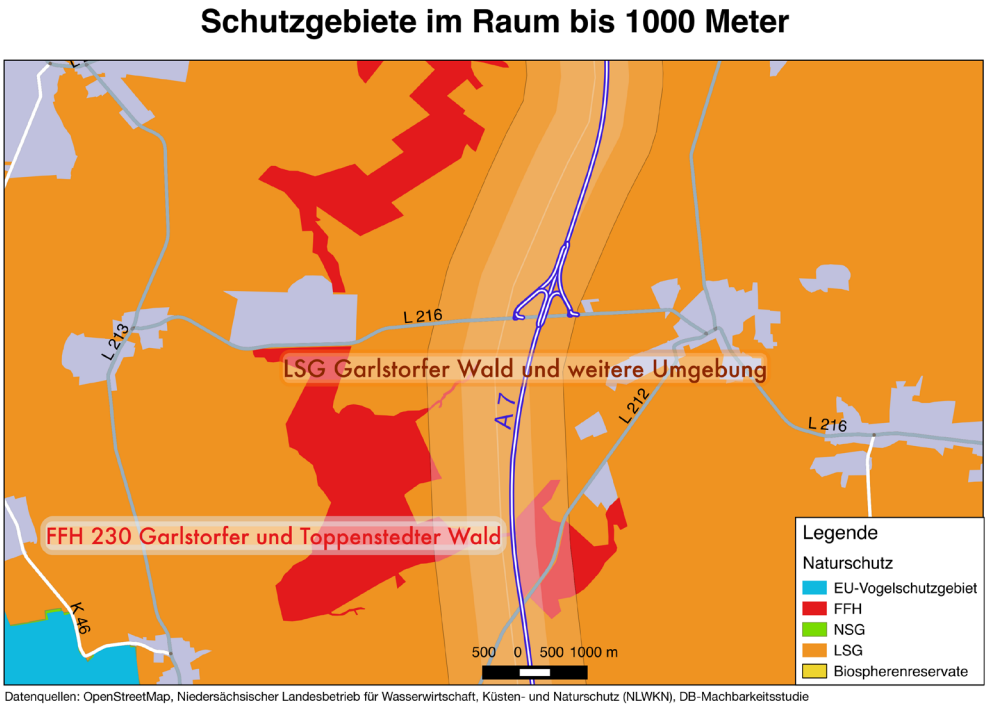
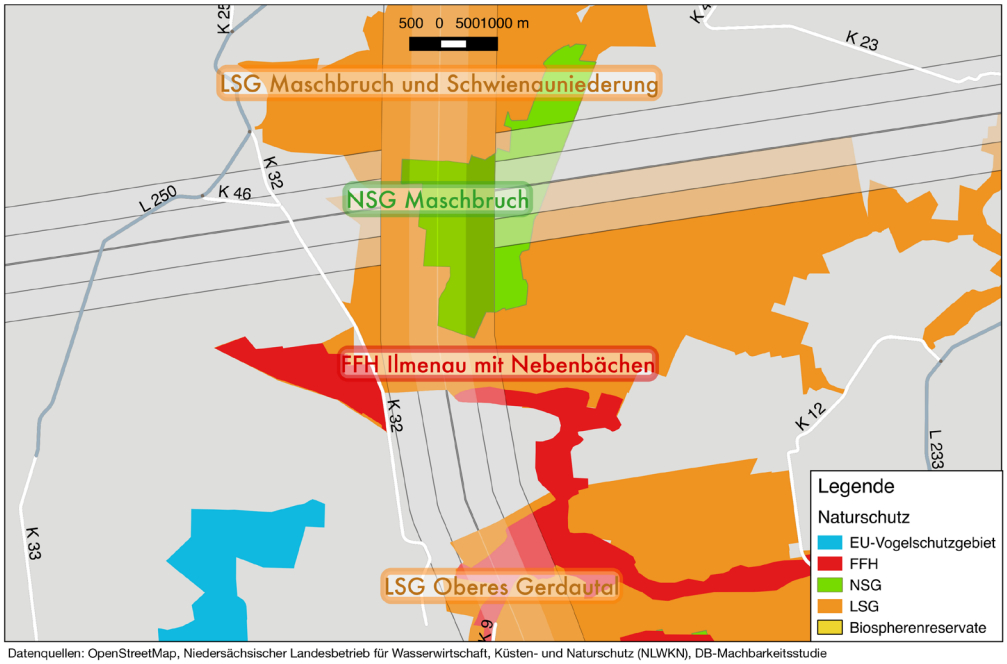


Abbildung 8: Beispielfall FFH-Gebiet Garlstorfer und Toppenstedter Wald

Beim NSG Maschbruch handelt es sich um eine ca. 240 HA grosse Fläche. Hier führt heute schon die Amerikalinie von West nach Ost durch das Naturschutzgebiet. Ein Ausbau dieser würde eine deutliche Erhöhung der Trennwirkung der Trasse im NSG (und umliegenden LSG) bedeuten. Würde nun die Trasse Ashausen-Unterlüß als Neubautrasse für Verkehre aus dem Hamburger Hafen hinzukommen, dann bestünde in der aktuellen Planung die Gefahr, dass das NSG Maschbruch auch in der Nord-Süd-Richtung im Kernbereich betroffen wäre. Eine weitestgehende Entwertung des Naturschutzgebietes wäre die Folge. Eine Verlagerung der Führung der Trasse Ashausen-Unterlüß wäre denkbar, aber wie man in der Karte gut erkennen kann, ist diese gegenwärtig durch das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen (so wie die nördlich ausserhalb der Karte liegenden OrtschaftenWriedel und Arendorf) in einen Zwangskorridor gedrängt, der mitten durch das Naturschutzgebiet führt.

Hier zeigt sich sehr gut, dass eine reine FFH-Betrachtung nicht notwendigerweise ausreicht, ja sogar kontraproduktiv sein kann.

Schutzgebiete im Raum bis 1000 Meter



Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

Abbildung 9: Beispielfall NSG Maschbruch

Hier dargestellt wurden nur zwei exemplarische Beispiele. Wir sehen in der Geamtheit der Karten eine hohe Zahl potentieller Konfliktbereiche, die einzeln untersucht gehören.

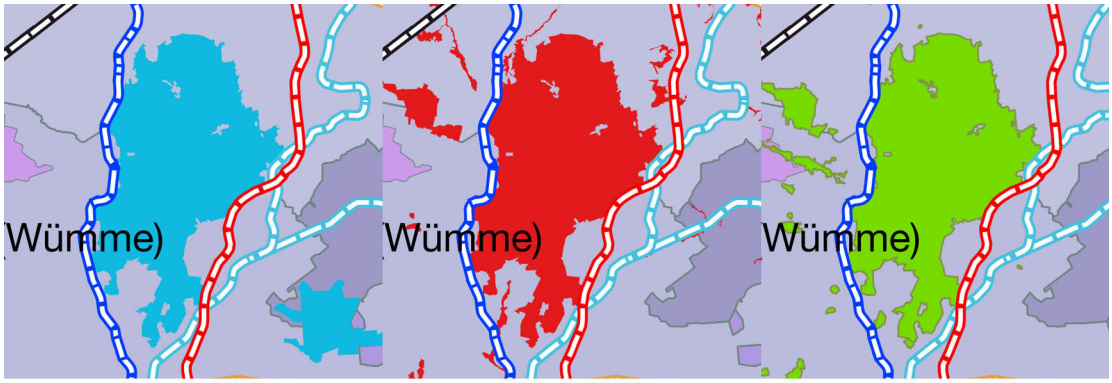
Problemfall überlagerte Schutzgebietsklassen

In unserer Untersuchung haben wir Schutzgebietsklassen in Bezug auf die Flächennutzung unabhängig voneinander betrachtet. Das führt u.a. zu der Anomalie, dass eine Summe der von einer Trasse betroffenen Flächen der verschiedenen Schutzgebietskategorien nicht gleich der unter Schutz stehenden Flächen sind sondern vielmehr bei Überlagerungen größer sind als die wirklich unter Schutz stehenden Flächen.

Ein Beispiel für einen solchen Fall ist der Bereich des FFH-Gebietes 2725-301 Lüneburger Heide, das in weiten Teilen gleichfalls als EU-Vogelschutzgebiet und Naturschutzgebiet geschützt ist.

Allerdings sind nicht alle FFH-Gebiete einheitlich unter Schutz gestellt. Auch sind Schutzgebiete häufig, insbesondere bei FFH-Gebieten, von Landschaftsschutzgebieten überlagert. Diese Landschaftsschutzebiete sind allerdings in der Regel sehr viel größer und damit von einer Zerschneidung deutlich intensiver betroffen.

Zur Beurteilung, ob FFH- und EU-Vogelschutz-Gebietsausweisungen als Kriterium ausreichen, haben wir in dieser Studie bewusst überlappende Flächen der jeweiligen Schutzklasse voll zugerechnet. Für eine Bewertung als Auswahlkriterium für eine Trassenfindung wäre zu prüfen, ob hier gewichtet wird oder ausschliesslich hierarchisch disjunkte Flächen in die Bewertung eingehen.



Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

Abbildung 10: Flächen können von mehreren Schutzgebietsklassen geschützt werden (von links nach rechts EU-Vogelschutzgebiet, FFH-Gebiet, Naturschutzgebiet)

Trassenbündelung - Problem oder Chance

Bisher haben wir die Trassenalternativen nur unter dem Gesichtspunkt der Schädigung von Natur und Umwelt betrachtet. Es stellt sich aber - in Analogie zum Thema Lärm - auch die Fragestellung, ob es Fälle gibt, in denen eine Trassenführung einen Nutzen für Natur und Umwelt bietet?

Dies kann logischerweise nur dort der Fall sein, wo

1. heute eine grosse Belastung für Natur und Umwelt existiert und
2. eine dort realisierte Trasse eine Verbesserung der Situation ausgehend von der schlechten Lage ermöglicht.

In Konsequenz betrifft dieses also die Bereiche der Trassenbündelung bzw. des Ausbaus von existierenden Hauptstrecken. Nebenstrecken, Neubaustrecken in freier Natur und zu reaktivierende Strecken erfüllten Punkt 1 nicht und sind für eine weitere Betrachtung hinsichtlich einer Verbesserung der Situation nicht relevant.

Es bleiben übrig:

- NBS SGV-Y (in weiten Teilen parallel zur Autobahn A7)
- NBS Klassisches Y (in weiten Teilen parallel zu den Autobahnen A7 und A27)
- ABS Lüneburg->Uelzen (Ausbau von zwei auf drei oder vier Gleise)

Übersicht Y-Alternativen und Trassenbündelung

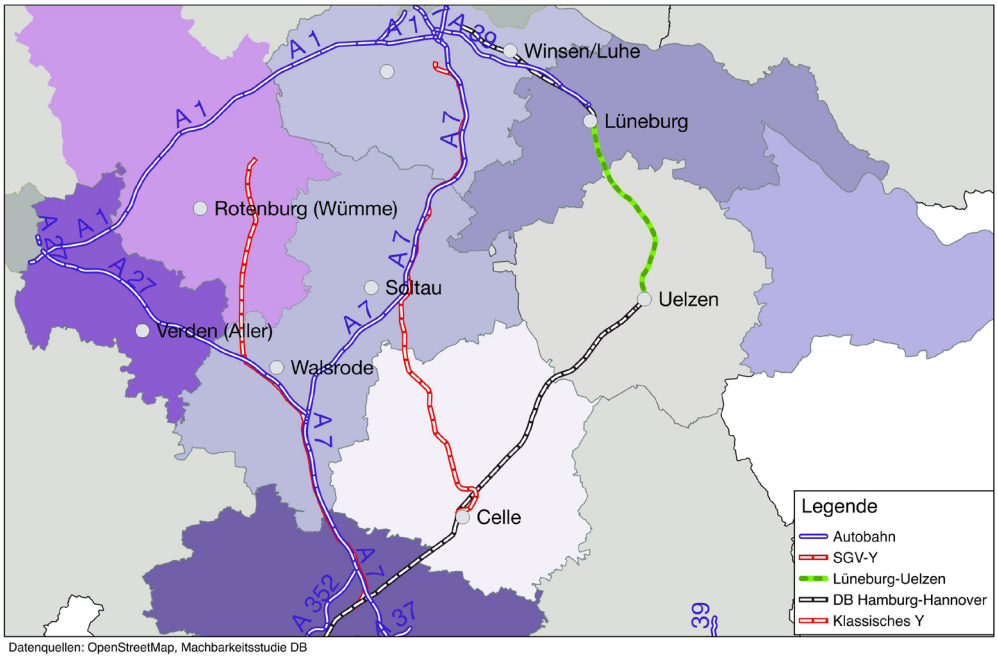


Abbildung 11: Trassenbündelung SGV-Y, Klassisches Y und ABS Lüneburg-Uelzen

Während heutzutage die A7, die A27 oder die Strecke Lüneburg-Uelzen als Hindernis in der Natur quer durch die Landschaft führen und so die Migration von Flora und Fauna massiv behindern, könnte bei einem Bau mit Trassenbündelung durch Grünbrücken über alle Bauwerke - existierende wie neu hinzukommende - diese Zerschneidungswirkung der Trassen reduziert werden.

Es sei das zuvor aufgeführte FFH-Gebiet 2726-331 Garlstorfer und Toppenstedter Wald als Beispiel genutzt. Hier könnten die durch die Autobahn getrennten Bereiche des FFH-Gebietes nach trassengebündeltem Bau des SGV-Y über eine gemeinsame Grünbrücke verbunden werden.

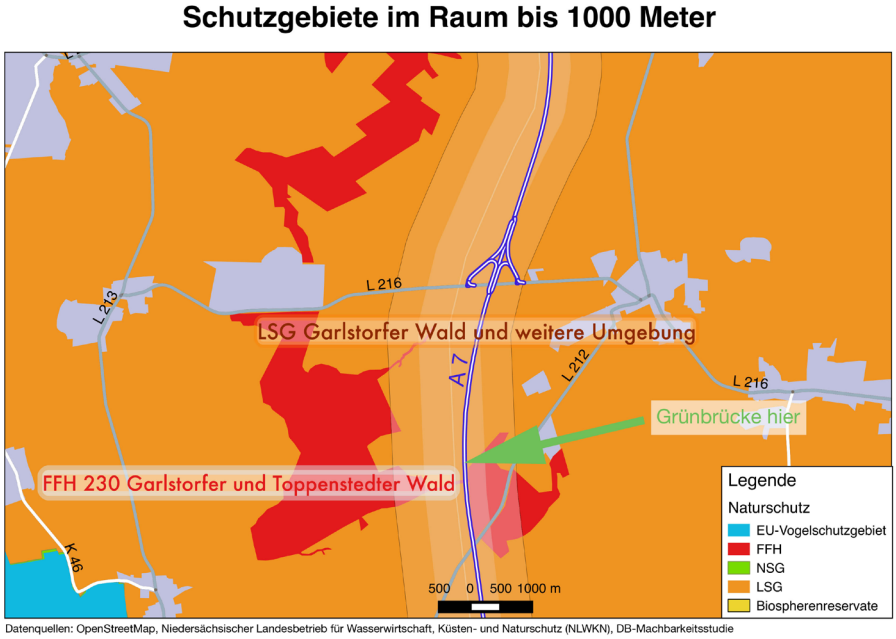


Abbildung 12: Grünbrücke als Nutzenbringer im Naturschutz beim SGV-Y

Analog könnten auch die Trennungswirkungen bei den betroffenen LSG-Bereichen beim klassischen Y bzw. der A27 / A7 durch Grünbrücken reduziert werden oder bei der Ausbaustrecke Lüneburg-Uelzen im Hinblick auf Landschaftsschutzgebiete und FFH-Gebiete.

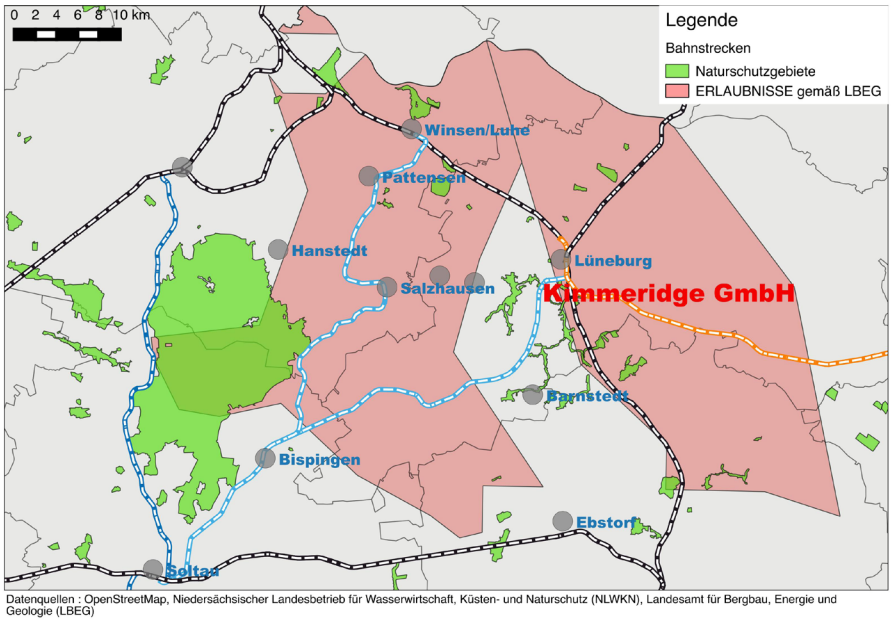
Voraussetzung hierfür ist allerdings eine entsprechende Auflage hinsichtlich der Bauausführung. Ansonsten würden nur Grünbrücken über die Bahntrasse gebaut, die Autobahnen würden weiter ihre Trennwirkung behalten. Hier sind aus unserer Sicht, sollten Trassenbündelungen ernsthaft angegangen werden, analog zum Thema Gesamtlärmbetrachtung, gesetzliche Regelungen zur Gesamtlösung dringend vorzunehmen.

Fallstudie Fracking und die OHE

In den zuvor durchgeführten Untersuchungen haben wir uns ausschliesslich mit direkt durch den Neu- oder Ausbau von Trassenalternativen auftretenden Konflikten mit Umwelt- und Naturschutz beschäftigt. Im folgenden betrachten wir exemplarisch einen Themenkomplex, der durch einen Ausbau einer Schienentrasse - nämlich der OHE - indirekt gefördert würde, und bei dem der Ausbau dieser Strecke in Zukunft durch Drittprojekte zu Problemen mit dem Umwelt- und Naturschutz führen kann. Das Thema lautet Fracking.

In den Landkreisen Harburg, Lüneburg, Uelzen und Soltau hat die Firma Kimmeridge GmbH eine Aufsucherlaubnis für Kohlenwasserstoffe erhalten. In Abbildung 13 ist das betroffene Gebiet dargestellt. Ebenfalls eingezeichnet sind die in der Region existierenden Schienenstrecken, die OHE ist dabei hellblau, die Heidebahn dunkelblau dargestellt. Wie man sieht, ist das Aufsuchgebiet sehr regelmäßig von Schienenstrecken durchzogen, wobei die OHE im westlichen Arm des Aufsuchgebietes eine herausragende Position besitzt.

Aufsucherlaubnis und Bahntrassen in den Landkreisen Harburg und Lüneburg



Datenquellen : OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)

Abbildung 13: Aufsuchgebiet und Eisenbahntrassen - Fracking - Bahngeschäftsfeld der Zukunft?

Es stellt sich die Frage :

Was hat dies mit Naturschutzthemen bei der Y-Trassenauswahl zu tun?

Sehen wir uns dazu an, wie die Transportlogistik im Heimatland des Frackings, den USA, funktioniert. Beim Fracking geht es logistisch im wesentlichen um vier Bestandteile:

- Angeliefert werden Chemikalien, Wasser und Industriesande.
- Abtransportiert werden Kohlenwasserstoffe (ob als Öl oder Gas)

Insbesondere Industriesande, aber auch der Abtransport der geförderten Kohlenwasserstoffe haben in den letzten Jahren des Frackingbooms in den USA das Eisenbahntransportgeschäft belebt.

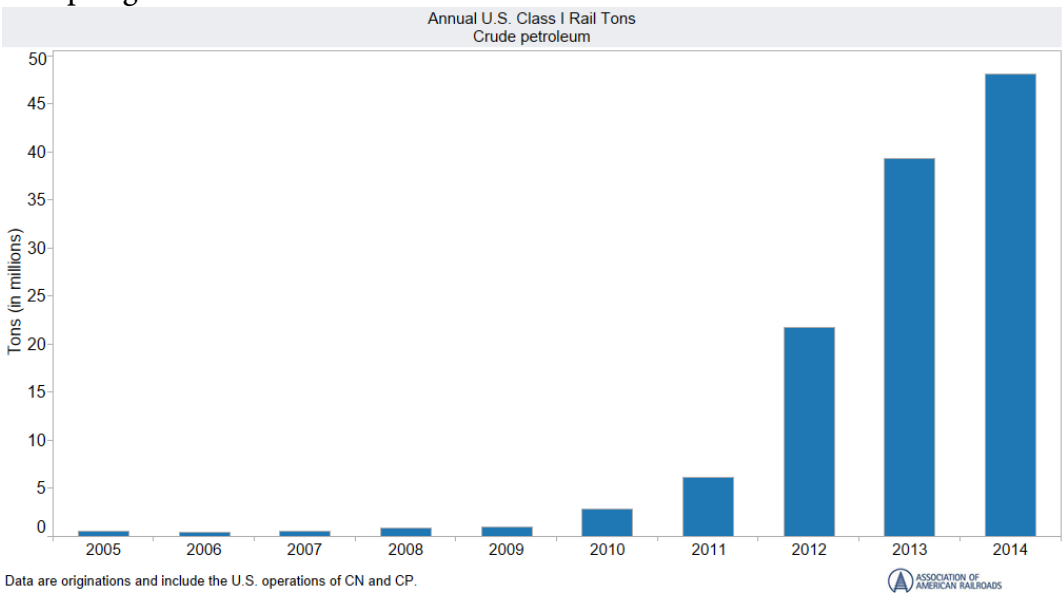


Abbildung 14: Rohöltransportentwicklung US-Eisenbahn in Tonnen (Quelle: Association of American Railroads)

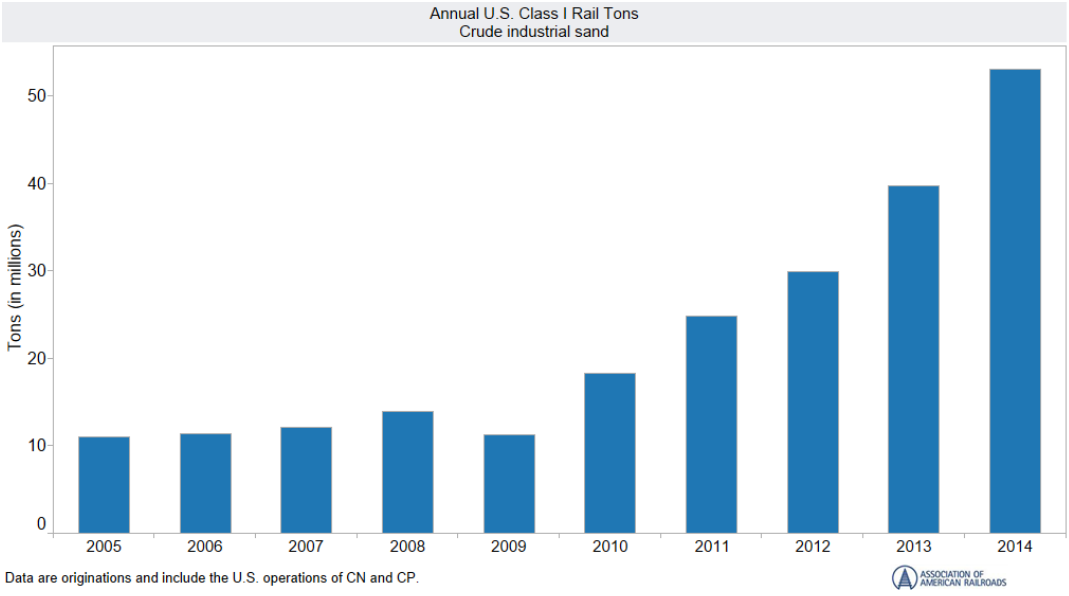


Abbildung 15: Industriesandtransportentwicklung US-Eisenbahn in Tonnen (Quelle: Association of American Railroads)

Eisenbahntransport von Industriesanden ist aufgrund der benötigten Mengen im Prinzip konkurrenzlos, aber auch der Transport von Rohöl ist durch eine schienengebundene Transportlogistik, die deutlich flexibler auf Veränderungen der Märkte reagieren kann, gegenüber statischen Pipelines, die nur einem Zwecke dienen können, dem Rohöltransport, im Vorteil. Des weiteren sind Genehmigungsverfahren für Pipelines

auch in den USA inzwischen mit jahre- und jahrzehntelangen Verzögerungen behaftet. Und eine Frackingindustrie, die gegenwärtig auf sinkende Rohölpreise reagieren muss, braucht keine Gedanken an Schuldendienst für Pipelines zu verschwenden. Die Bahn ist Transportmittel der Wahl.

Genau dieses Szenario wird bei einem Ausbau der OHE für den Güterverkehr in Zukunft akut. Gegenwärtig verhindert der niedrige Ölpreis eine kosteneffiziente Förderung, aber zum einen stehen erstmal 5 Jahre Exploration durch die Firma Kimmeridge GmbH an und wie in 5-10 Jahren der Ölpreis ist wird niemand vorhersagen wollen. Darüber hinaus steht eine ausgebaute OHE über viele Jahrzehnte zur Verfügung. Insofern ist die korrekte Fragestellung nicht „Was hat dies mit Naturschutzthemen bei der Trassenauswahl zu tun?“, sondern vielmehr:

Will die Politik eine Trasse fördern, die in Zukunft Fracking in der Region wirtschaftlich erleichtert?

Die OHE liegt optimal im Aufsuchgebiet der Kimmeridge GmbH. Bei durchschnittlich 9 km maximalem Abstand zwischen Bahntrasse und Rand des Aufsuchgebietes bietet sich somit eine Maximalschichtung von drei Frackbohrungen links und rechts der Bahntrasse an. Kurze Wege für den An- und Abtransport von Wasser, Sanden und Kohlenwasserstoffen und Chemikalien. Schon heute wird in vergleichsweise geringem Maße Öl auf der OHE transportiert. Jedem, der heute über einen Ausbau der OHE-Trasse nachdenkt, muss klar sein, dass diese Strecke in Zukunft dann im grossen Stil die Frackingindustrie vor Ort logistisch unterstützt. Und nicht nur das, sollte die OHE mit dem Argument einer Übergangslösung bis zum Ausbau einer Neu- oder Ausbaustrecke Alpha o.ä. bis 2030 aufgerüstet werden, dann wäre ab dem Jahr 2030 eine Nachfolgenutzung notwendig. Das wäre dann Fracking.

Abbildung 16: OHE-Öltransport bei Pattensen

Wenn nun jemand argumentiern will, das läge noch in weiter Ferne, und ob das so kommen wird, sei noch unklar, der sei an das erste Y-Trassen-Verfahren erinnert. Damals hat auch niemand ernsthaft über den Hafenhinterlandverkehr als erste Priorität nachgedacht. Da war der Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr Maß aller Dinge. Und wo stehen wir heute?

Aus unserer Sicht ist - nicht nur im Bereich der OHE - eine Zukunftsbetrachtung durchzuführen, die mögliche Sekundärrisiken durch Drittprojekte für Natur und Umwelt aufzeigt. Wir haben das hier für die OHE rudimentär gemacht. Für andere Trassen fehlt diese Betrachtung noch vollständig.

Fazit und weiteres Vorgehen

Wir ziehen aufgrund der vorliegenden Daten folgende Schlüsse:

1. Sämtliche Trassenalternativen treffen auf FFH-Gebiete. Eine einfache Bewertung ist so nicht möglich.

2. Landschaftsschutzgebiete haben mit Abstand den größten Anteil an betroffenen Schutzgebietsflächen. Dabei werden diese häufig mittig durchquert. Diese dürfen in der Bewertung nicht ausser acht gelassen werden.

3. Die Vielzahl an betroffenen Flächen macht eine Einzelfalluntersuchung bezüglich aller Schutzgebietsklassen aus unserer Sicht zwingend notwendig.

4. Die Deutsche Bahn hat bei ihren Neubaustrecken vergleichweise erfolgreich die Probleme mit EU-Vogelschutzgebieten und FFH-Gebieten minimiert. Einzelne Bereiche sind noch optimierbar, so z.B. bei dem SGV-Y im Bereich Döhle, wo eine frühzeitige Verlagerung auf die Ostseite der A7 die Berührungspunkte mit FFH- und EU-Vogelschutzgebieten noch weiter senken würde.

Ohne eine weitere Untersuchung im Detail sehen wir eine Trassenvorauswahl weder naturschutzpolitisch noch juristisch als rechtssicher an.

Wir schlagen deshalb vor, in einem nächsten Schritt analog zur Sonderstudie Natura-2000 der Fehmarnbelt-Querung [1] eine solche für die verschiedenen Trassenvarianten für die Schutzgebietskategorien EU-Vogelschutzgebiet, FFH-Gebiet, Naturschutzgebiet und Landschaftsschutzgebiet zu beauftragen.

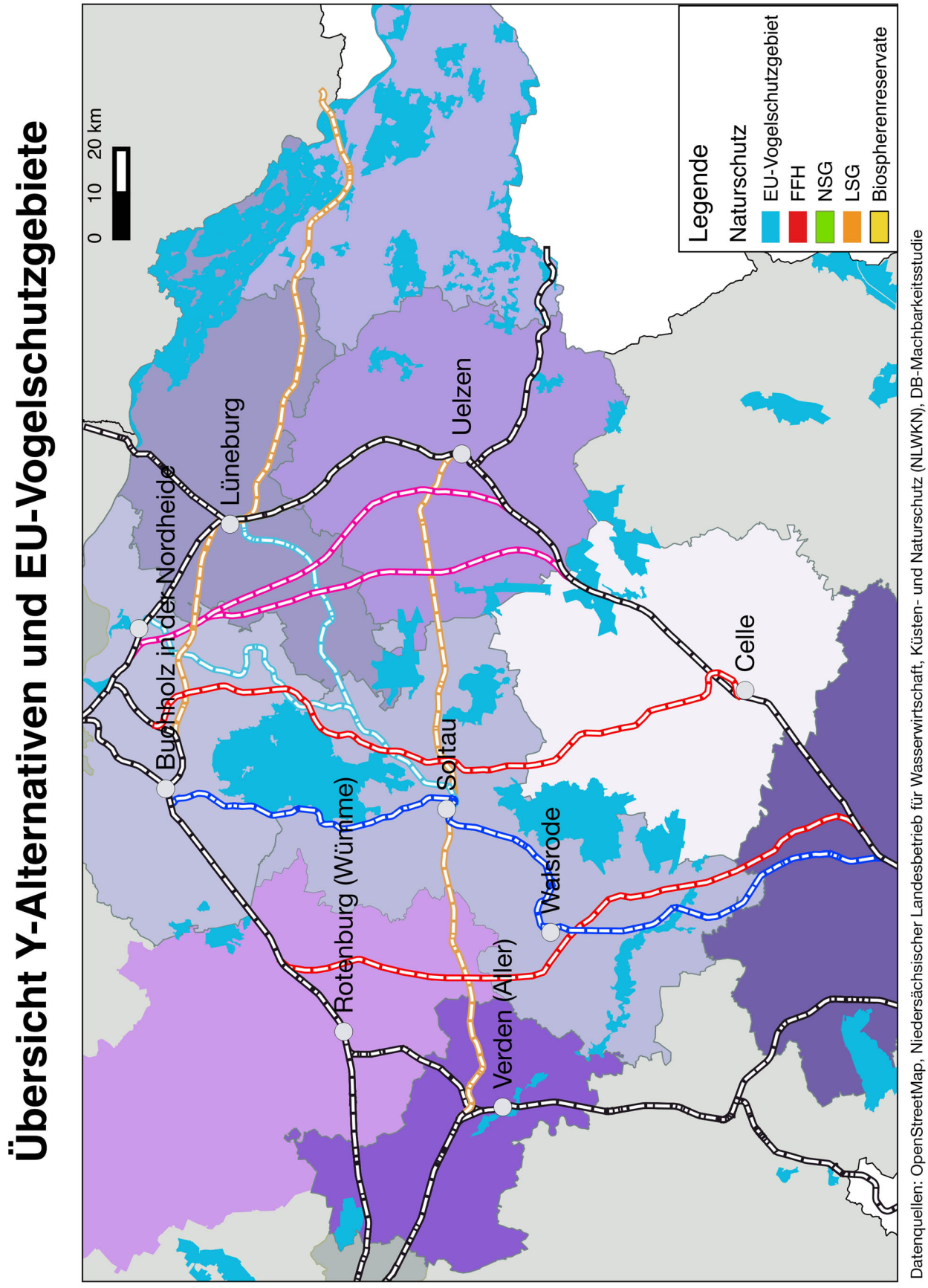
Anlagen

Auf den nachfolgenden Seiten finden Sie zuerst eine Übersicht des Trassensuchraums mit der Darstellung einzelner Schutzgebietskategorien.

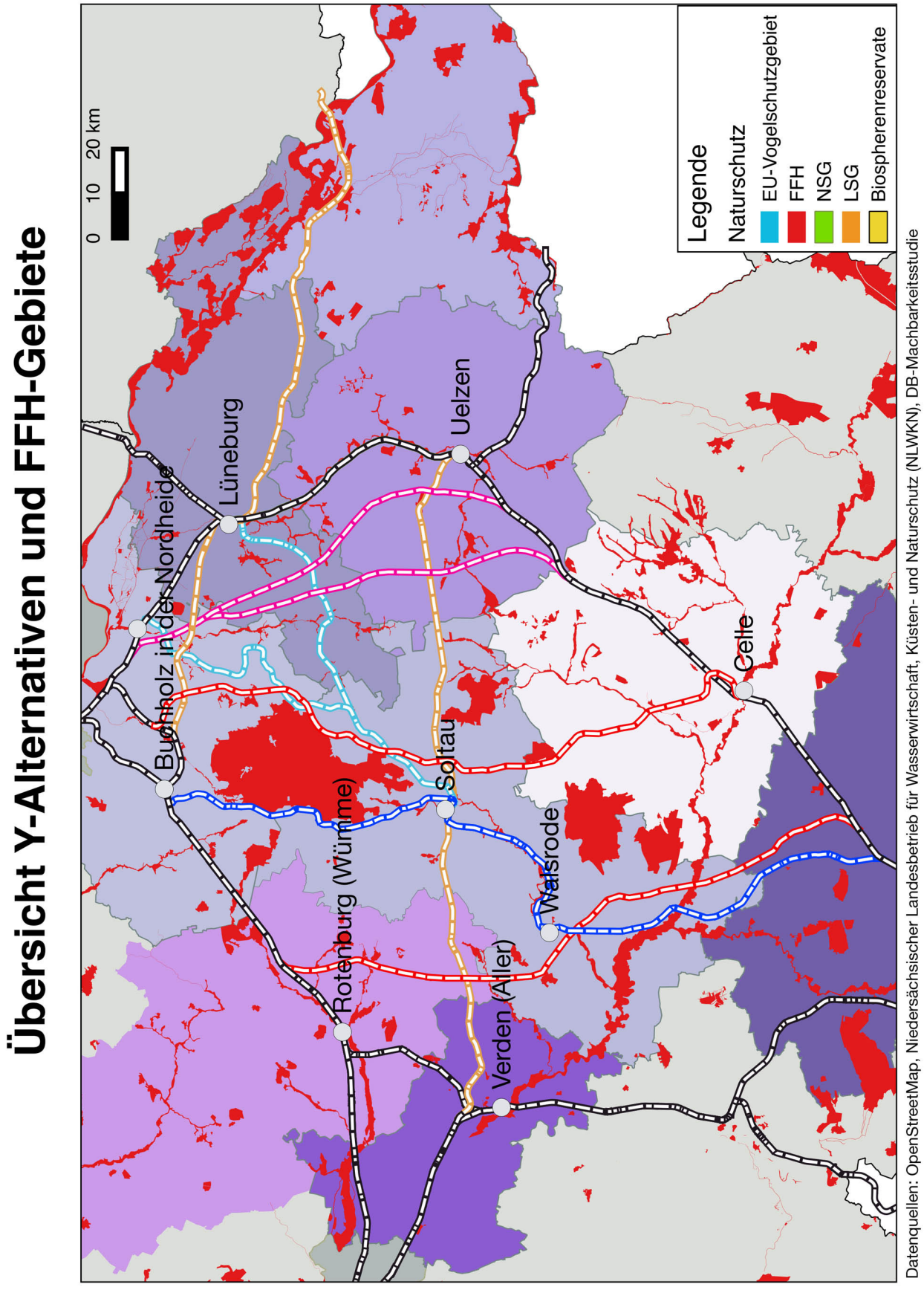
Anschliessend sehen Sie für jede Trassenvariante eine tabellarische Übersicht der betroffenen Schutzgebiete nach Suchräumen getrennt aufgeführt. Diese werden dann jeweils kartographisch dargestellt und abschliessend für die jeweilige Trasse eine prozentuale Ausweisung der Betroffenheiten nach Schutzgebietskategorien als Balkendiagramm dargestellt. In den Tabellen werden die Suchräume immer ausgehend von der Trassenmittellinie bestimmt. „<=10“ bedeutet also einen 20 Meter breiten Suchraum mit der Trassenmitte in der Mitte des Suchraumes.

Wird ein Schutzgebiet in dem Tabellen mehrfach aufgeführt, so wird es von der Trasse an unterschiedlichen Orten durchschnitten. Dies tritt häufig bei FFH-Gebieten auf, die Gewässersysteme schützen, und bei denen eine Trasse unterschiedliche Seitenarme quert.

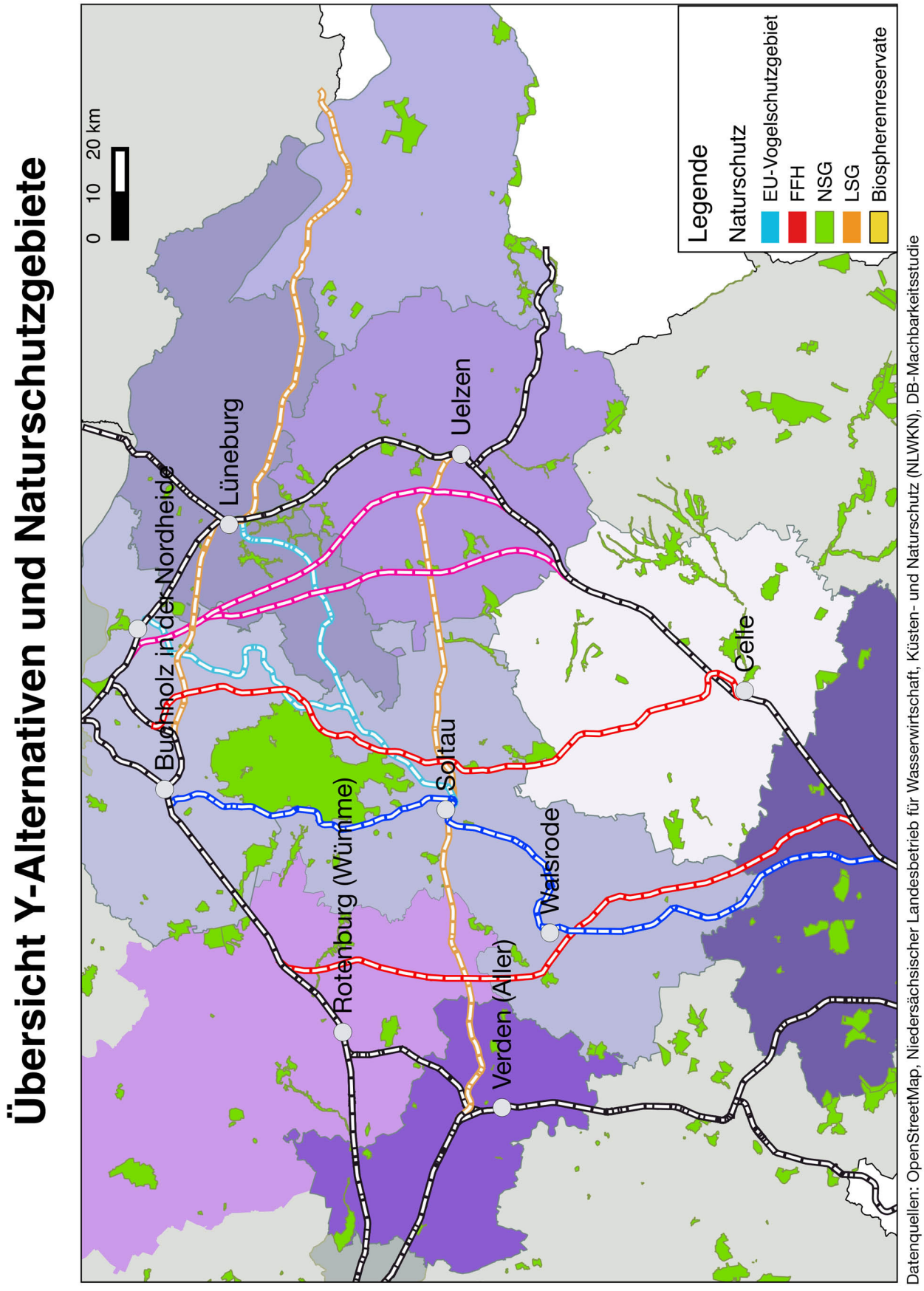
EU-Vogelschutzgebiete im Suchraum



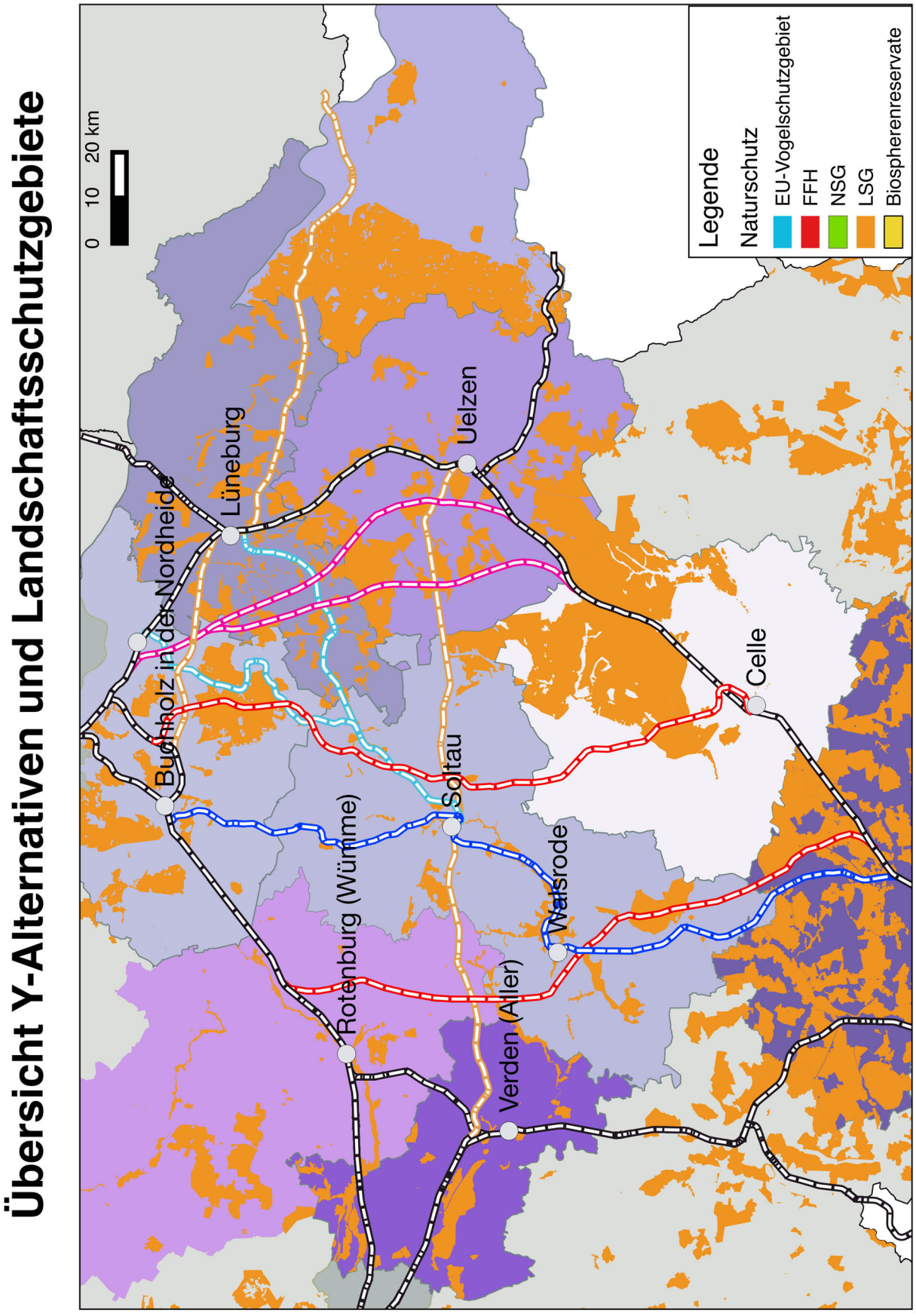
FFH-Gebiete im Suchraum



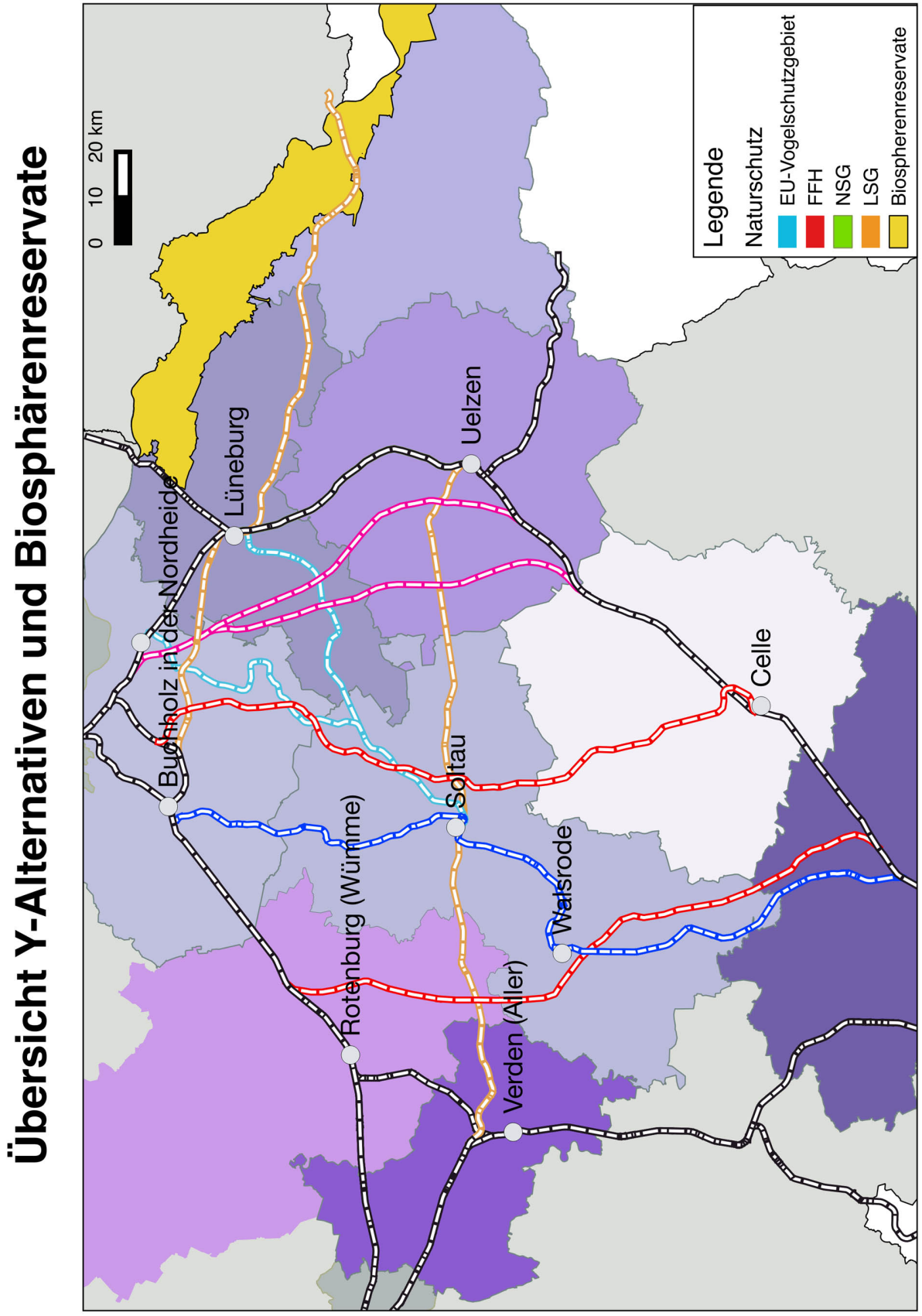
Naturschutzgebiete im Suchraum



Landschaftsschutzgebiete im Suchraum

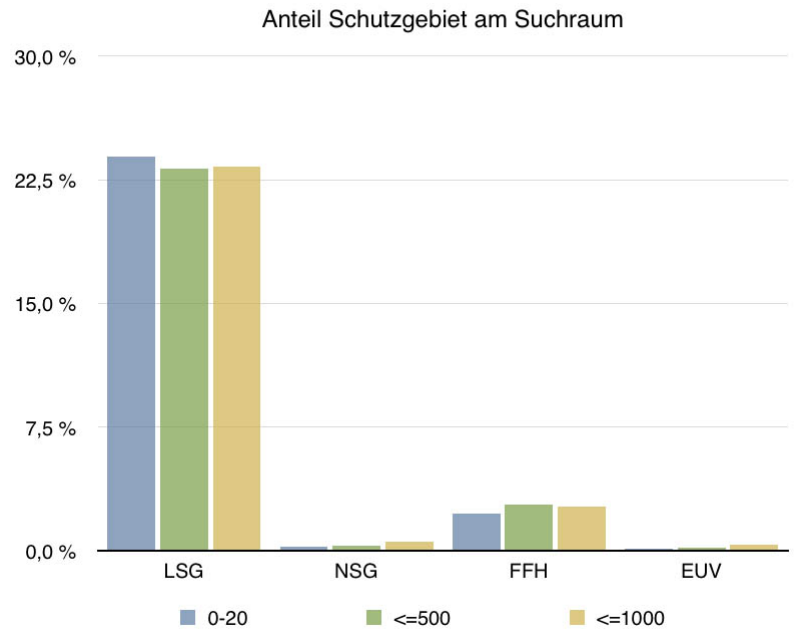


Biospährenreservate im Suchraum

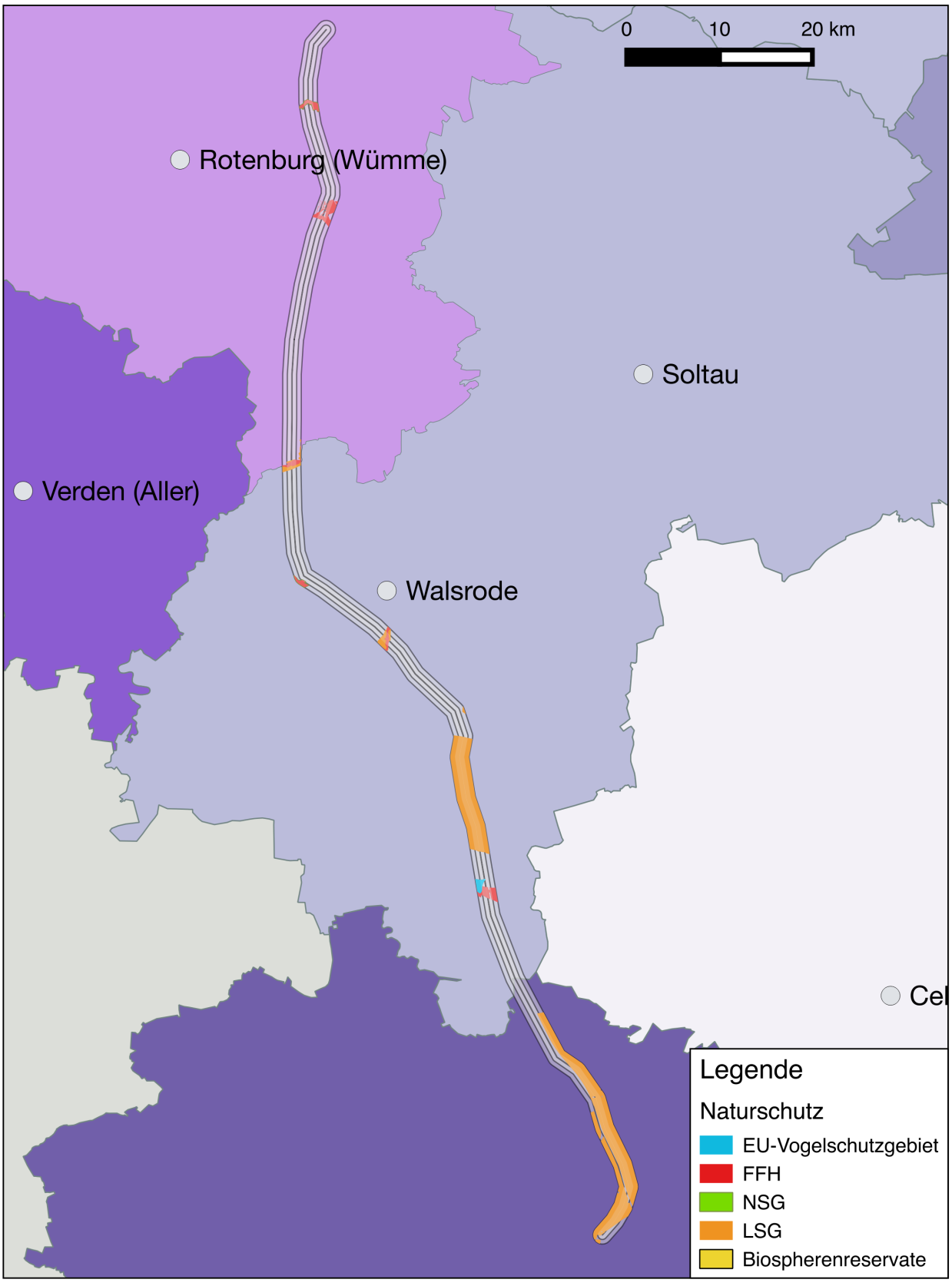


Anlage Klassisches Y

Art	Kennzeichen	Name	0-20m	<=500m	<= 1000
EUV	DE3222-401	Untere Allerniederung	X	X	X
FFH	3022-331	Lehrde und Eich	X	X	X
	2723-331	Wümmeniederung			X
	2723-331	Wümmeniederung			X
	2723-331	Wümmeniederung			X
	2924-301	Böhme	X	X	X
	3122-331	Vehmsmoor		X	X
	2723-331	Wümmeniederung	X	X	X
	3021-331	Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker	X	X	X
NSG	00182	Vehmsmoor		X	X
	00299	Veerseniederung	X	X	X
LSG	ROW0128	Lehrdetal	X	X	X
	HK 00041	Lehrdetal	X	X	X
	H 00013	Forst Rundshorn - Fuhrberg	X	X	X
	HK 0015	Krelinger Heide			X
	HK 0016	Böhmetal	X	X	X
	HK 00007	Westernholzer und Esseler Bruch	X	X	X
	H 00012	Wietzetal	X	X	X



Schutzgebiete im Raum bis 1000 Meter

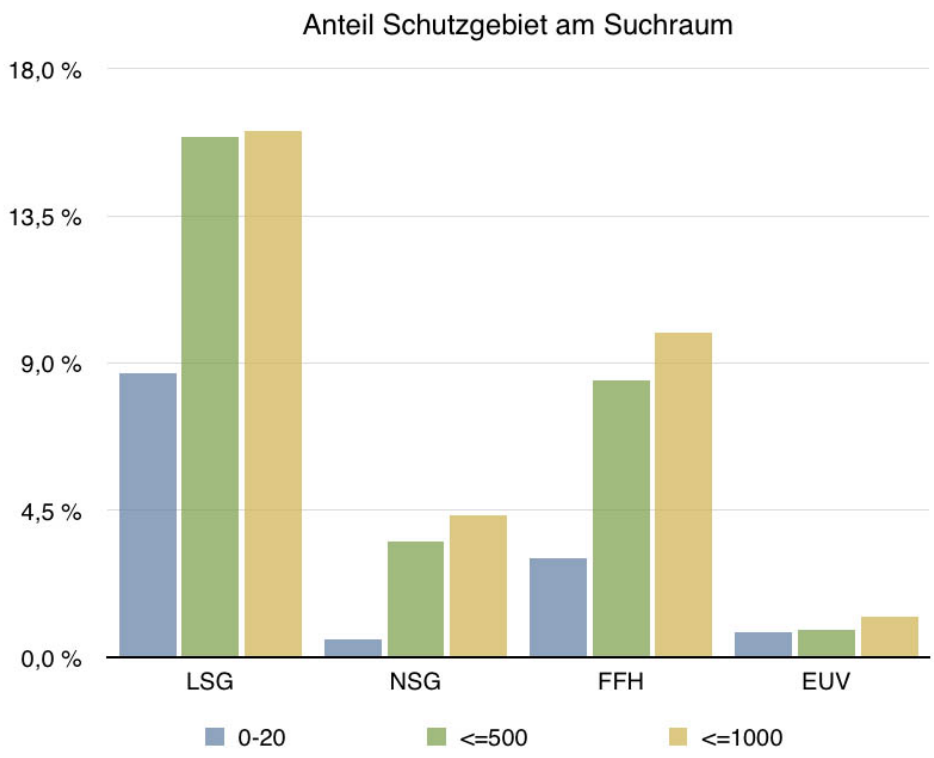


Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

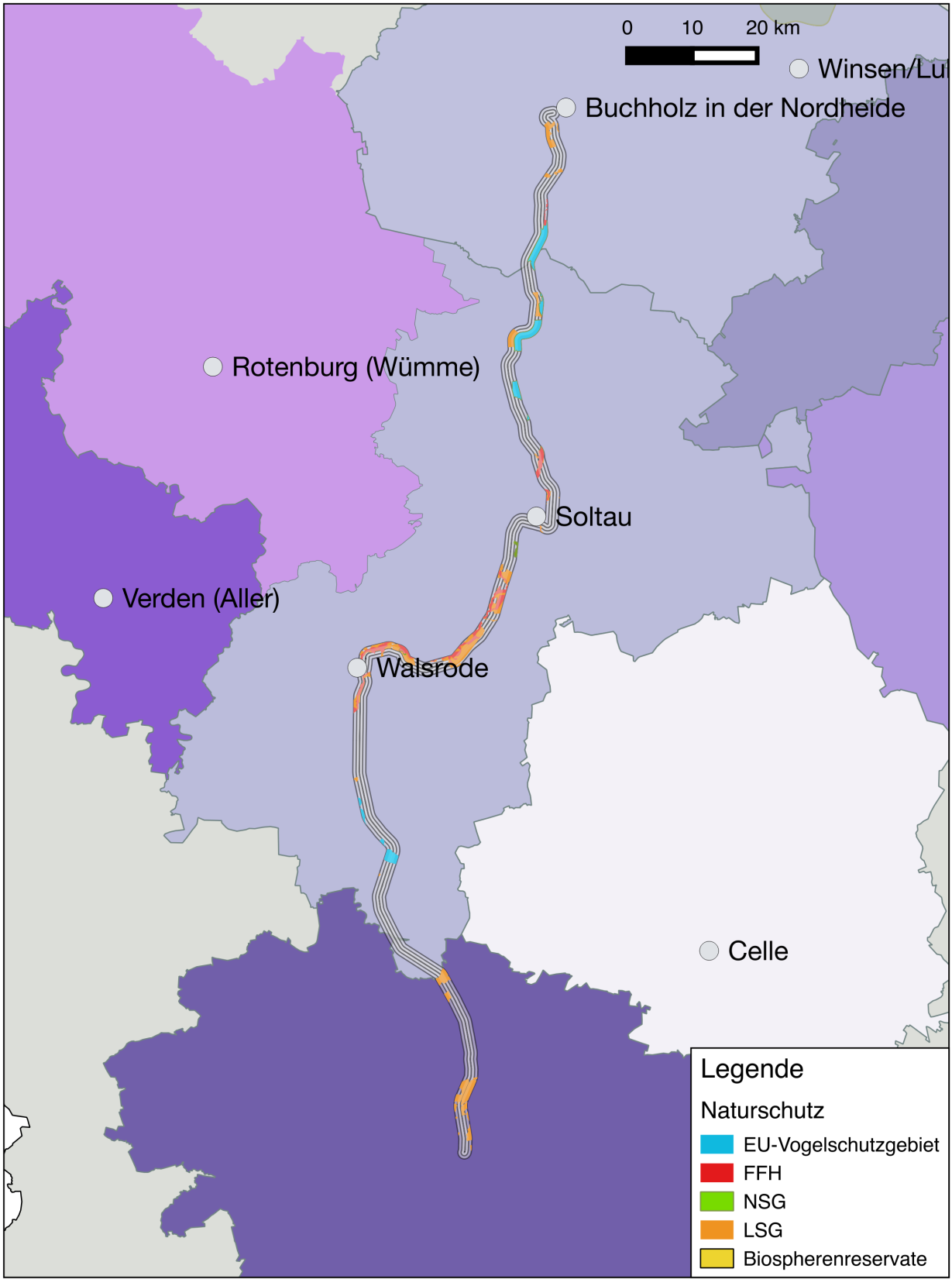
Klassisches Y

Anlage Heidebahn

Art	Kennzeichen	Name	<=10m	<=500m	<= 1000
EUV	DE3222-401	Untere Allerniederung	X	X	X
	DE2725-301	Lüneburger Heide	X	X	X
FFH	2725-301	Lüneburger Heide	X	X	X
	2924-301	Böhme	X	X	X
	2924-301	Böhme	X	X	X
	2526-331	Seeve		X	X
	3021-331	Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker	X	X	X
NSG	00021	Böhmetal bei Huckenrieth			X
	00025	Schwarzes Moor bei Dannhorn		X	X
	00002	Lüneburger Heide	X	X	X
	00005	Lönsgrab		X	X
LSG	WL 00006	Büsenbachtal		X	X
	HK 00026	Höpener Heide und Höpener Berg	X	X	X
	HK 00027	Barrler Dünen und Wacholderheide	X	X	X
	HK 00039	Jettebruch	X	X	X
	HK 00040	Steinförthsbach		X	X
	HK 00006	Ausländerfriedhof Oerbke			X
	HK 00028	Oeninger Bruch			X
	HK 00014	Kreuzförtsbach		X	X
	HK 00043	Kiessee bei Bothmer			X
	HK 00055	Blankes Moor	X	X	X
	HK 00042	Böhmetal	X	X	X
	WL 00008	Lohbergen, Höllental und angrenzende Flächen	X	X	X
	WL 00021	Seppenser Bach, Steinbach und angrenzende Talgebiete		X	X
	H 00063	Ellernbruch		X	X
	H 00012	Wietzetal	X	X	X
	HK 00042	Oberes Böhmetal	X	X	X


Anteil Schutzgebiet am Suchraum
18,0 %
13,5 %
9,0 %
4,5 %
0,0 %
LSG
NSG
FFH
EUV
0-20
<=500
<=1000

Schutzgebiete im Raum bis 1000 Meter

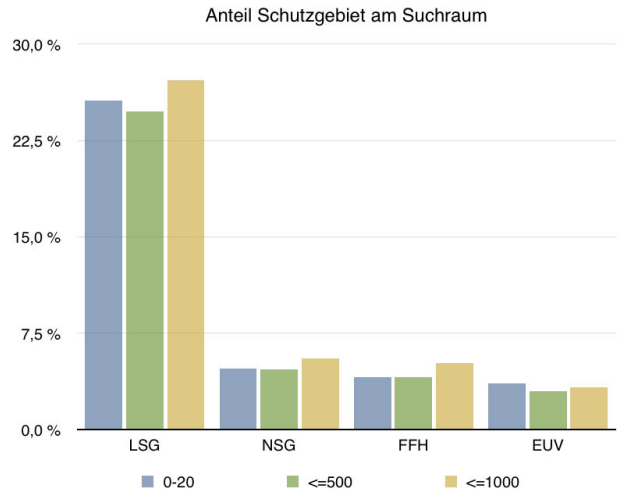


Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

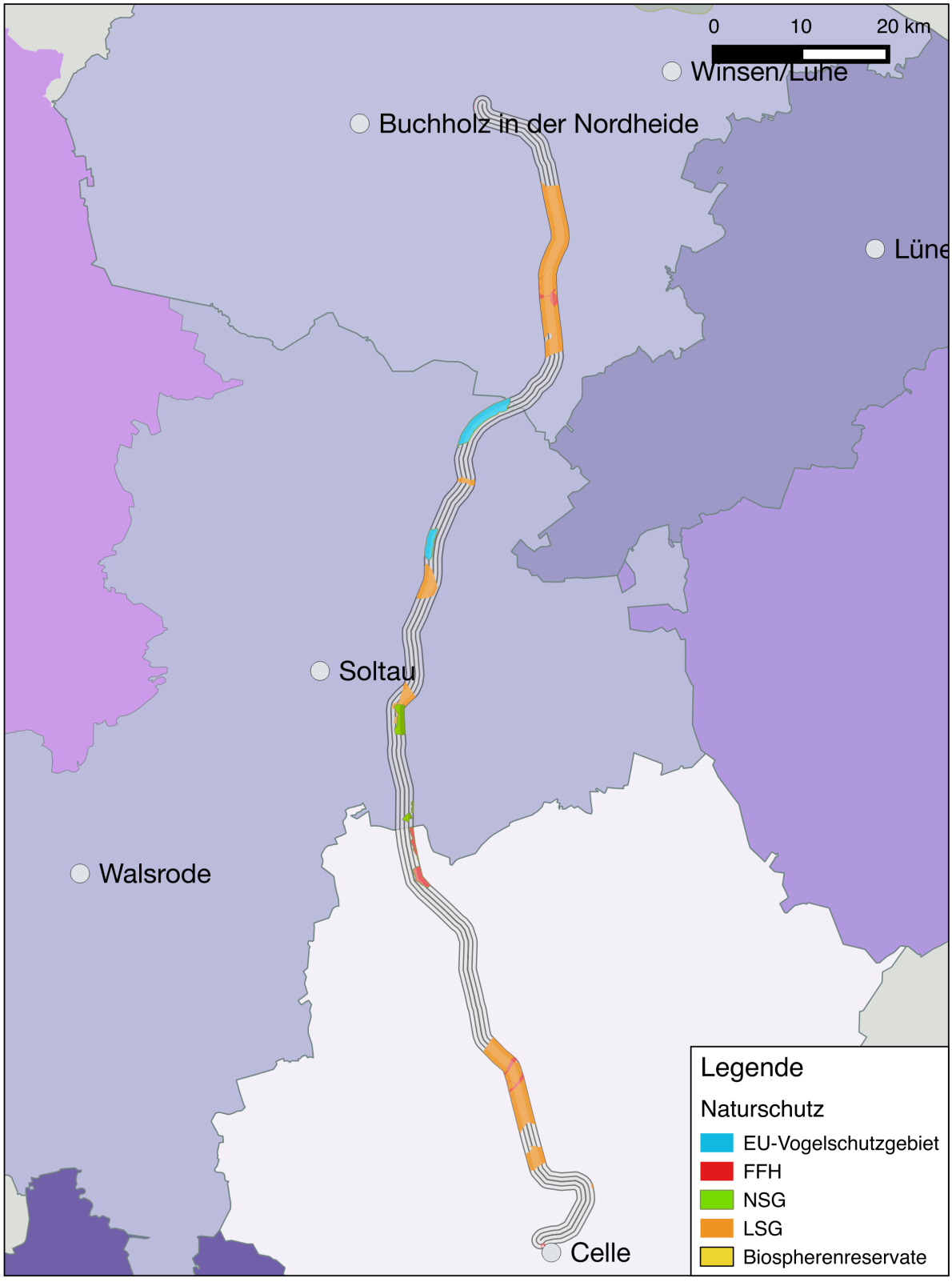
Heidebahn

Anlage SGV-Y

Art	Kennzeichen	Name	<=10m	<=500m	<= 1000
EUV	DE2725-301	Lüneburger Heide	X	X	X
FFH	2725-301	Lüneburger Heide	X	X	X
	2726-331	Garlstorfer und Toppenstedter Wald	X	X	X
	3226-301	Entenfang Boye und Bruchbach	X	X	X
	3026-301	Örtze mit Nebenbächen	X	X	X
	3125-301	Grosses Moor bei Becklingen		X	X
	2526-301	Seeve			X
	3021-331	Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker		X	X
NSG	00245	Wietzendorfer Moor	X	X	X
	00134	Grosses Moor bei Becklingen		X	X
	00002	Lüneburger Heide	X	X	X
	00296	Lührsbockeler Moor	X	X	X
LSG	HK 00020	Der Barbusch und Vossberg	X	X	X
	CE-S 00007	Südheide	X	X	X
	CE-S 00008	Garener Loh			X
	CE-S 00004	Das Weisse Moor bei Hustedt	X	X	X
	HK 00030	Wilde Berge und Umgebung	X	X	X
	WL 00017	Garlstorfer Wald und weitere Umgebung	X	X	X
	CE 00025	Südheide	X	X	X
	HK 00017	Borsteler Kuhlen und Brunautal	X	X	X
	HK 00044	Luhetal mit Brunau und Wittenbeck	X	X	X



Schutzgebiete im Raum bis 1000 Meter

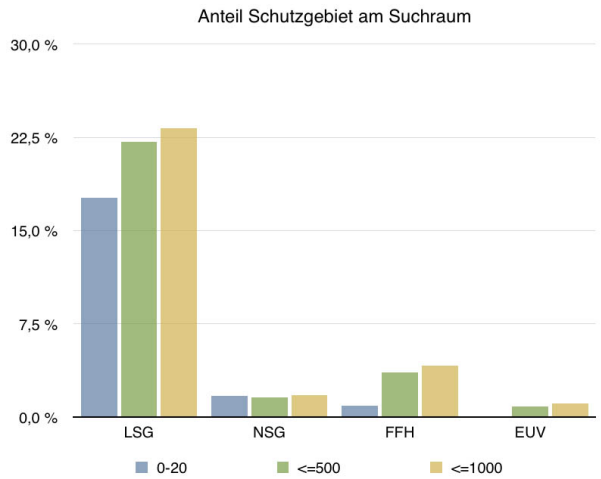


Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

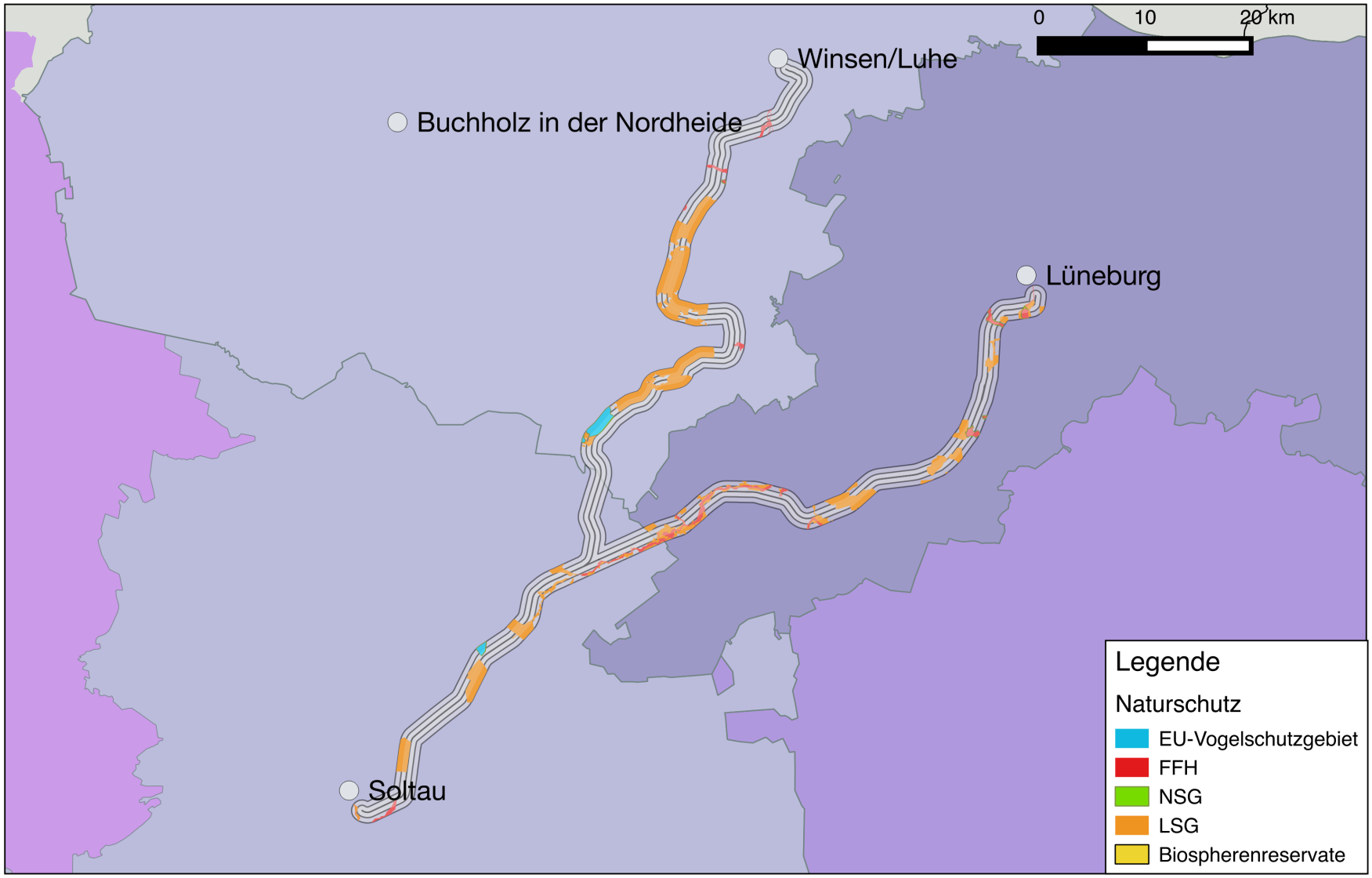
SGV-Y

Anlage OHE

Art	Kennzeichen	Name	<=10m	<=500m	<= 1000
EUV	DE2725-301	Lüneburger Heide		X	X
FFH	2725-301	Lüneburger Heide		X	X
	2626-331	Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze		X	X
	2924-301	Böhme		X	X
	2727-332	Mausohr-Wochenstubengebiet Elbeeinzugsgebiet			X
	2626-331	Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze	X	X	X
	2628-331	Ilmenau mit Nebenbächen	X	X	X
NSG	00280	Barnstedt-Melbecker Bach	X	X	X
	00281	Hasenburger Bachtal	X	X	X
	00282	Lüneburger Ilmenauniederung mit Tiergarten	X	X	X
	00151	Bahlburger Bruch			X
	00002	Lüneburger Heide	X	X	X
LSG	WL 00015	Dorfpark Döhle			X
	HK 00020	Der Barbusch und Vossberg	X	X	X
	HK 00028	Oeninger Bruch	X	X	X
	WL 00017	Garlstorfer Wald und weitere Umgebung	X	X	X
	HK 00017	Borsteler Kuhlen und Brunautal			X
	HK 00019	Große Heide bei Bispingen	X	X	X
	LG 00001	Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg	X	X	X
	HK 00044	Luhetal mit Brunau und Wittenbeck	X	X	X



Schutzgebiete im Raum bis 1000 Meter



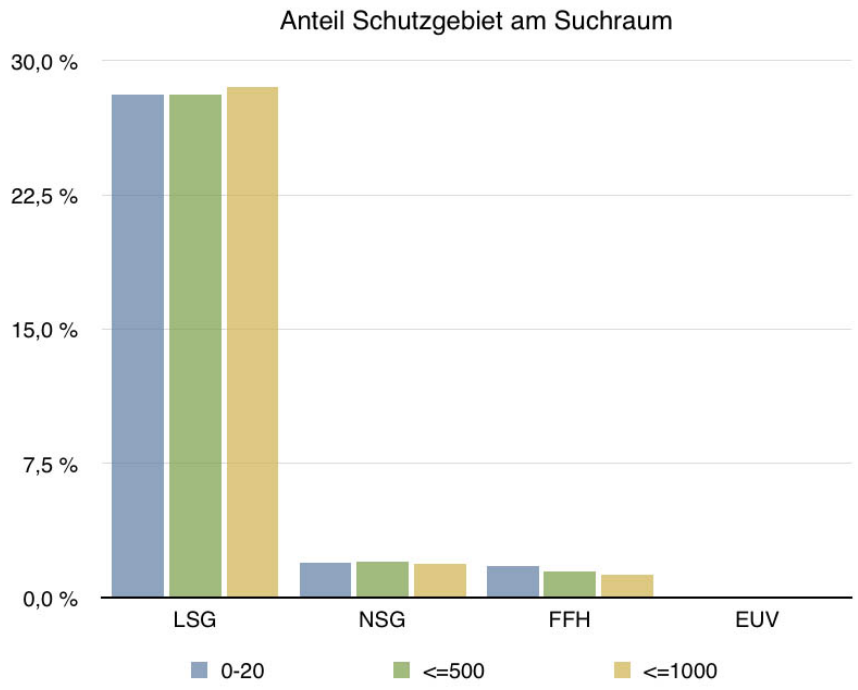
Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

OHE

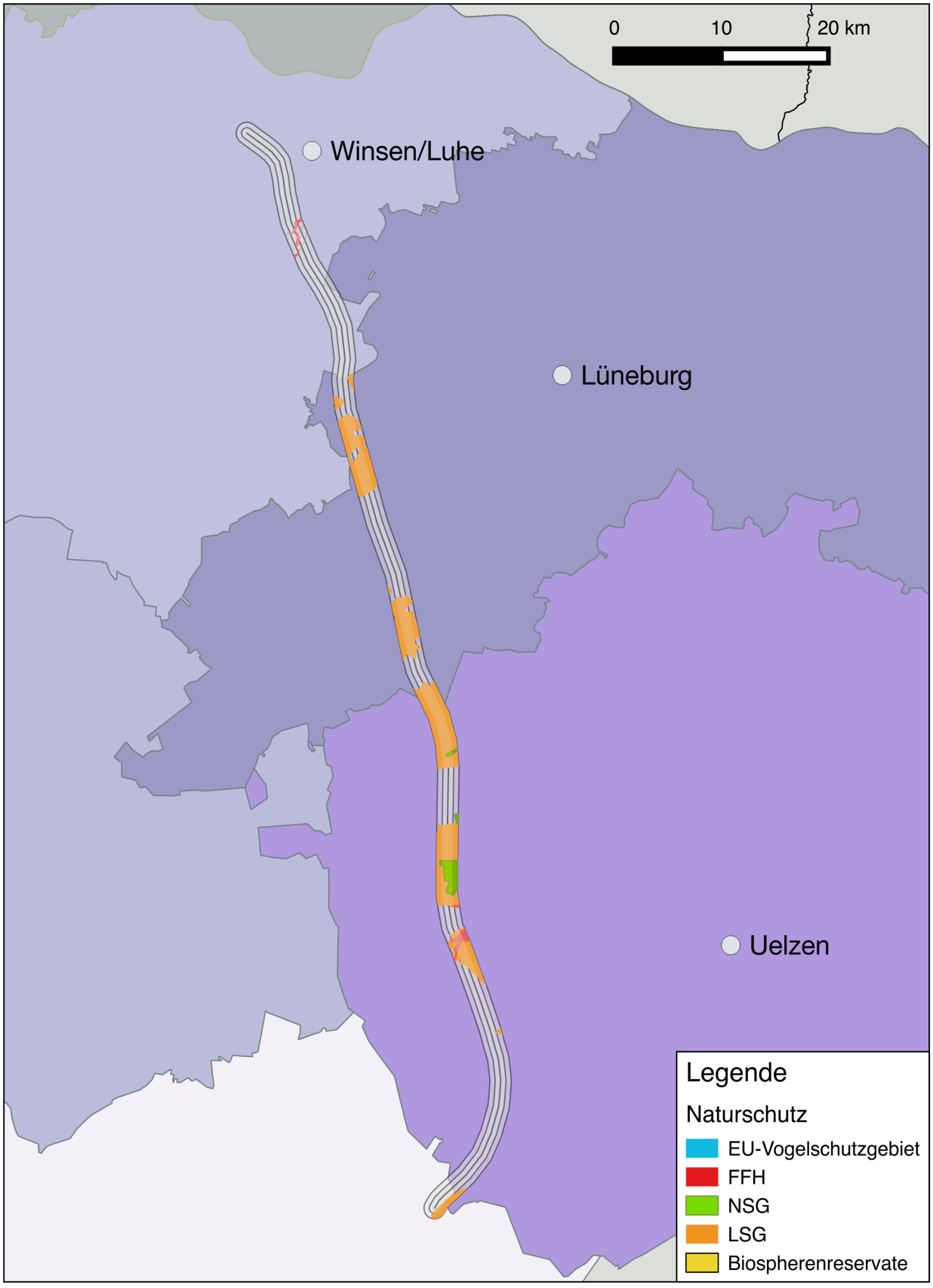
Forum pro Lebensqualität e.V.

Anlage Ashausen-Unterlüß

Art	Kennzeichen	Name	<=10m	<=500m	<= 1000
FFH	2626-331	Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze	X	X	X
	2628-331	Ilmenau mit Nebenbächen	X	X	X
NSG	00034	Wettenbosteler Moor	X	X	X
	00154	Arendorfer Moor			X
	00210	Maschbruch	X	X	X
LSG	UE 00020	Oberes Gerdautal	X	X	X
	WL 00010	Röhndal			X
	UE 00003	Maschbruch und Schwienauniederung	X	X	X
	UE 00013	Blaue Berge mit Hardautal		X	X
	UE 00021	Süsing	X	X	X
	CE 00025	Südheide		X	X
	LG 00001	Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg	X	X	X



Schutzgebiete im Raum bis 1000 Meter

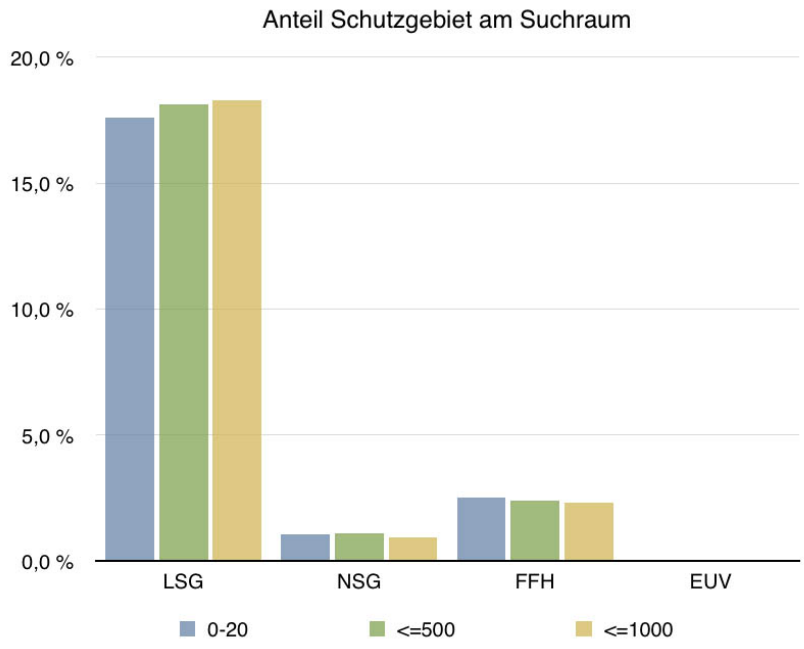


Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

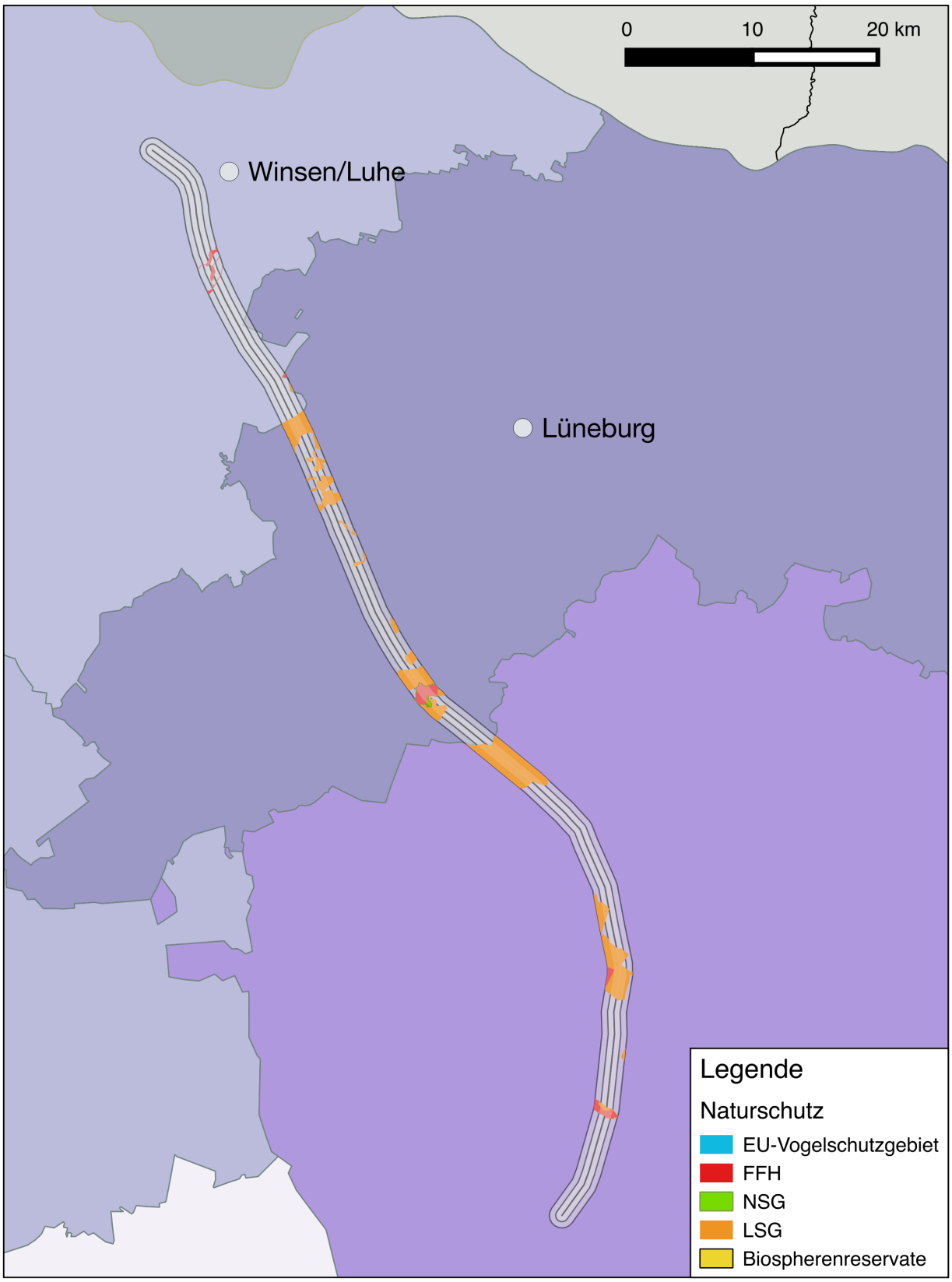
Ashausen-Unterlüß

Anlage Ashausen-Suderburg

Art	Kennzeichen	Name	<=10m	<=500m	<= 1000
FFH	2727-331	Laubwälder am Einemhof und Kranichmoor			X
	2928-331	Bobenwald		X	X
	2626-331	Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze	X	X	X
	2628-331	Ilmenau mit Nebenbächen	X	X	X
NSG	00280	Barnstedt-Melbecker Bach	X	X	X
LSG	UE 00015	Bobenwald - Sieken	X	X	X
	LG 00001	Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg	X	X	X
	UE 00021	Süsing	X	X	X
	UE 00025	Stadtforst Uelzen			X
	UE 00009	Unteres Gerdautal	X	X	X



Schutzgebiete im Raum bis 1000 Meter

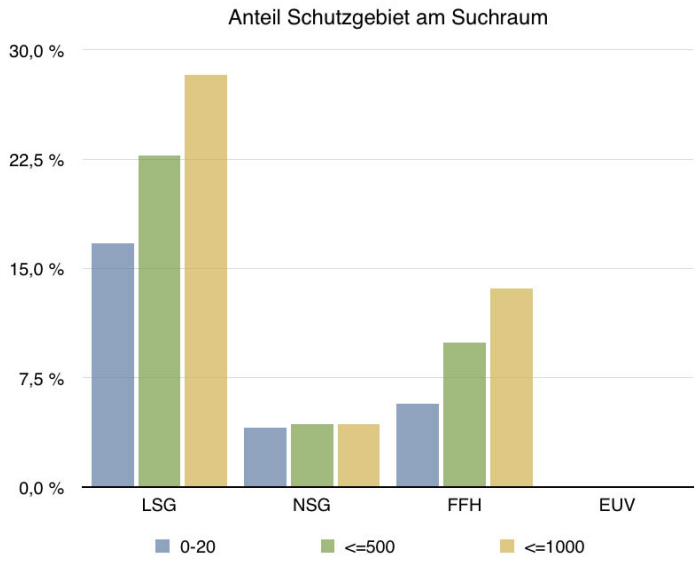


Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

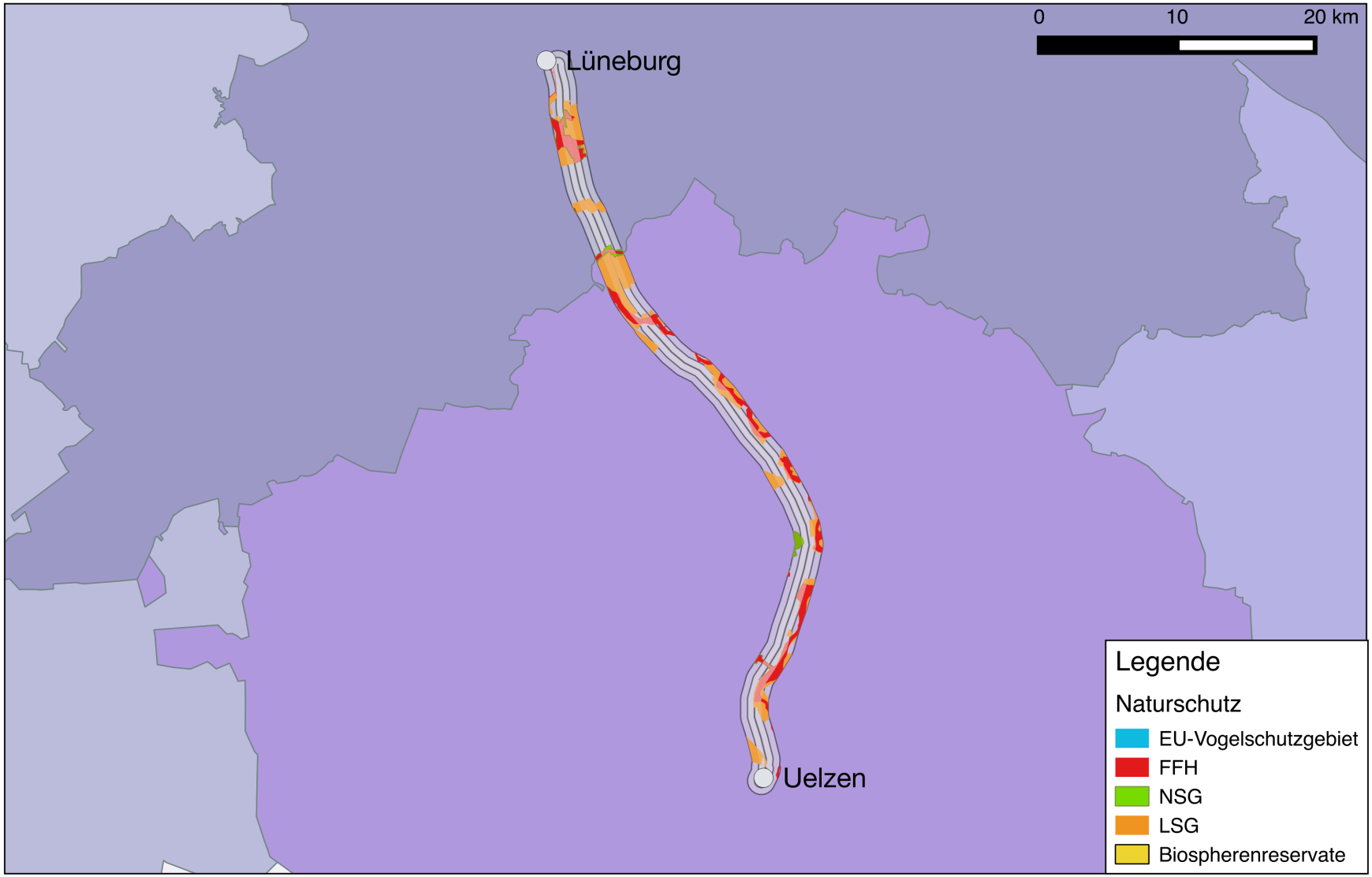
Ashausen-Suderburg

Anlage Ausbaustrecke Lüneburg-Uelzen

Art	Kennzeichen	Name	<=10m	<=500m	<= 1000
FFH	2929-301	Lohn			X
	2628-331	Ilmenau mit Nebenbächen	X	X	X
NSG	00265	Dieksbeck	X	X	X
	00282	Lüneburger Ilmenauniederung mit Tiergarten	X	X	X
	00266	Der Lohn		X	X
	00272	Im Sieken und Bruch	X	X	X
LSG	UE 00024	Exerzierplatz am Timeloberg		X	X
	UE 00002	Ilmenautal	X	X	X
	UE 00031	Süsing		X	X
	UE 00025	Stadtforst Uelzen	X	X	X
	LG 00001	Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg	X	X	X



Schutzgebiete im Raum bis 1000 Meter



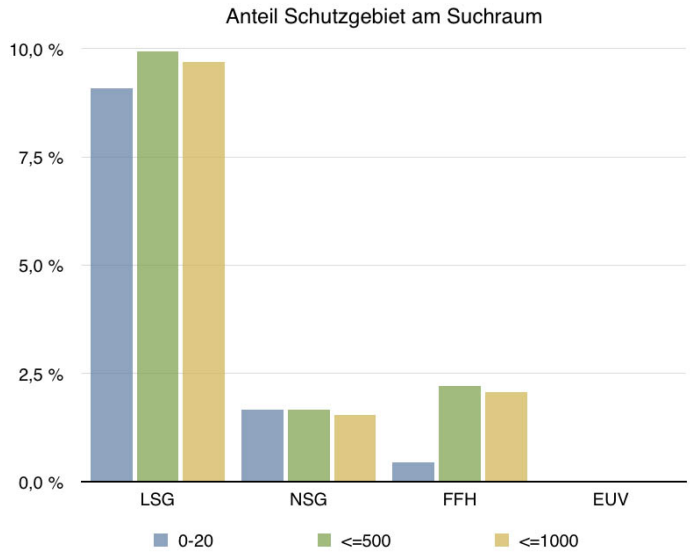
Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

Lüneburg-Uelzen

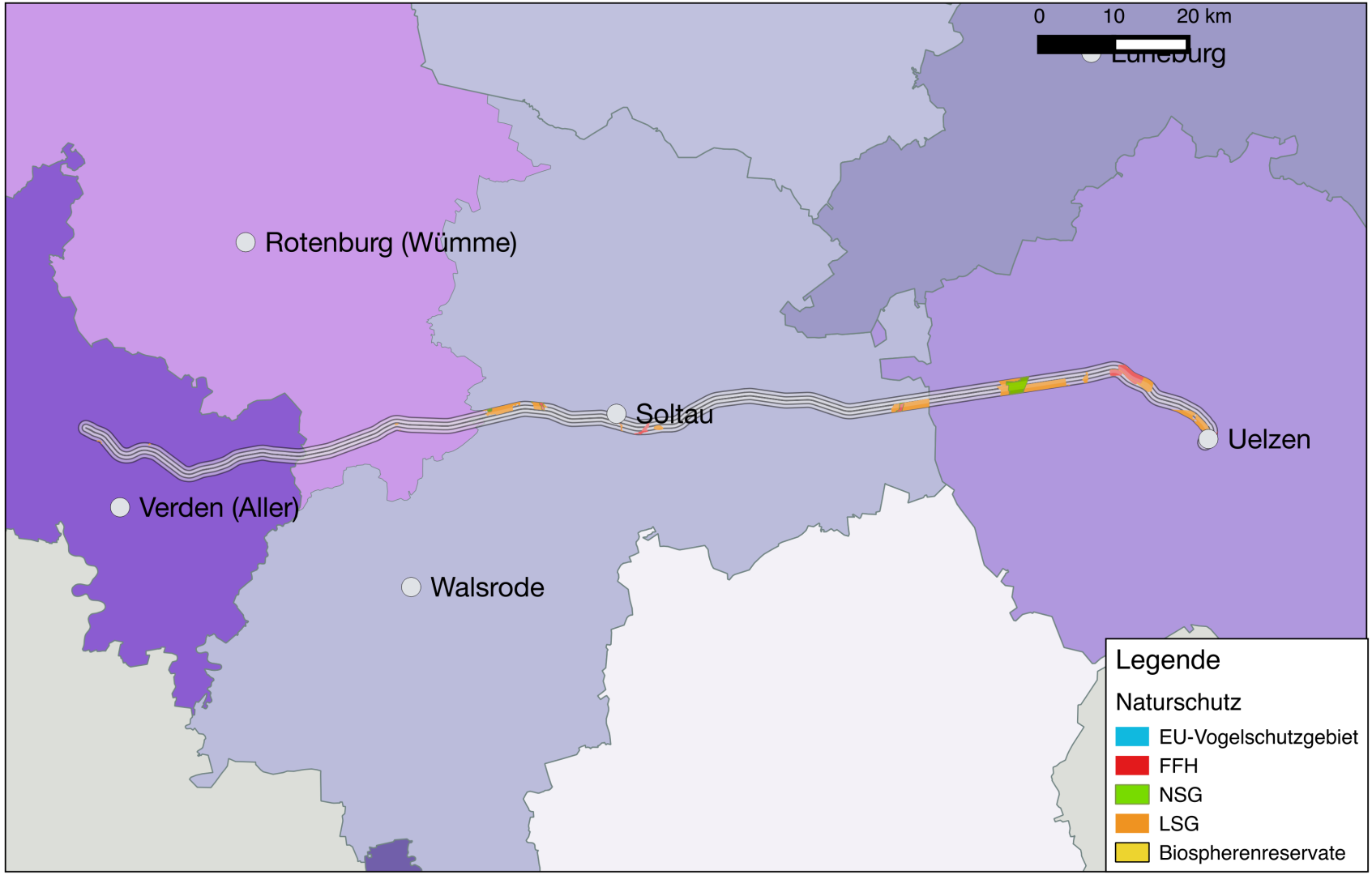
Forum pro Lebensqualität e.V.

Anlage Amerikalinie

Art	Kennzeichen	Name	<=10m	<=500m	<= 1000
FFH	2928-331	Bobenwald		X	X
	2924-331	Riensheide		X	X
	2924-301	Böhme	X	X	X
	3026-301	Örtze mit Nebenbächen	X	X	X
	3021-335	Mausohr-Habitate nördlich Nienburg		X	X
	2628-331	Ilmenau mit Nebenbächen			X
NSG	00210	Maschbruch	X	X	X
	00298	Riensheide mit Stichter See und Sägenmoor		X	X
	00207	Tal der Kleinen Örtze	X	X	X
LSG	UE 00015	Bobenwald - Sieken	X	X	X
	VER 00046	Dauelser Bruch			X
	HK 00029	Heide am Poggenberg		X	X
	VER 00029	Hügelgräber am Halsetal			X
	ROW 00030	Landwehrwall			X
	UE 00003	Maschbruch und Schwienauniederung	X	X	X
	HK 00036	Munster-Oerrel	X	X	X
	HK 00023	Riensheide	X	X	X
	HK 00042	Oberes Böhmetal		X	X
	ROW 00009	Schützenholz II, Viselhöverde		X	X
	UE 00025	Stadtforst Uelzen	X	X	X
	HK 00030	Wilde Berge und Umgebung			X



Schutzgebiete im Raum bis 1000 Meter

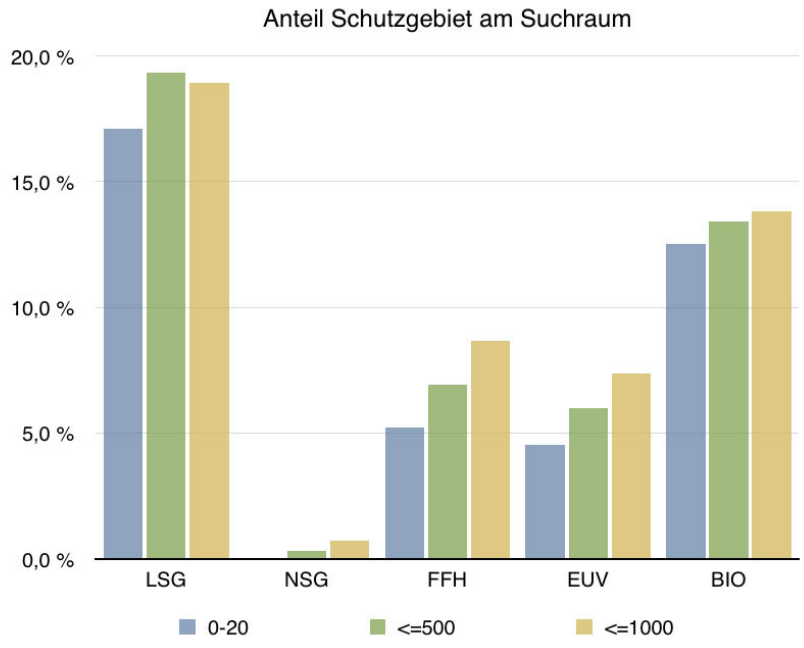


Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

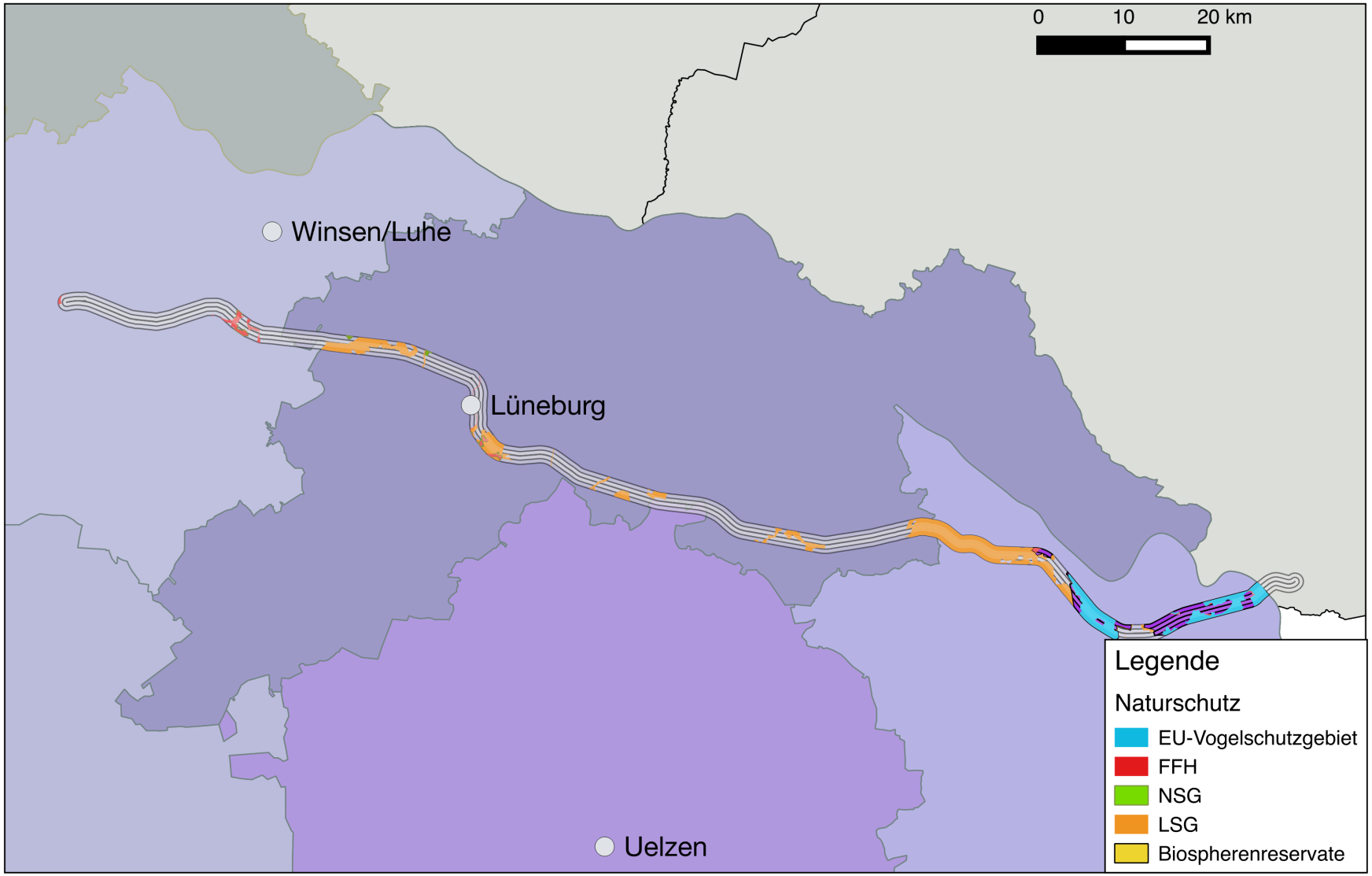
Amerikalinie

Anlage Breimeiertrasse

Art	Kennzeichen	Name	<=10m	<=500m	<= 1000
BIO	BSR NDS 00001	Niedersächsische Elbtalaue	X	X	X
EUV	DE2832-401	Niedersächsische Mittelelbe	X	X	X
FFH	2832-311	Gewässersystem der Jeetzel mit Quellwäldern			X
	2528-331	Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht	X	X	X
	2626-331	Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze	X	X	X
	2526-331	Seeve			X
	2628-331	Ilmenau mit Nebenbächen	X	X	X
NSG	00127	Laßbrook	X	X	X
	00174	Dümpel an der Landwehr		X	X
	00128	Wittsaal			X
	00282	Lüneburger Ilmenauniederung mit Tiergarten		X	X
	00151	Bahlburger Bruch		X	X
LSG	DAN 00007	Alter Friedhof Dannenberg		X	X
	DAN 00030	In der Elbmarsch	X	X	X
	LG 00001	Landchaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg	X	X	X
	DAN 00027	Elbhöhen-Drawehn	X	X	X



Schutzgebiete im Raum bis 1000 Meter



Datenquellen: OpenStreetMap, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), DB-Machbarkeitsstudie

Breimeiertrasse

Forum pro Lebensqualität e.V.

Anlage Übersicht durchschnittene FFH-Gebiete

Kenzeichen	Name	Klassisches Y	Heidebahn	SGV-Y	OHE	Ashausen-Unterlüß	Ashausen-Suderburg	Lüneburg-Uelzen	Amerikalinie	Breimeiertrasse
2924-301	Böhme	X	X						X	
2723-331	Wümmeniederung	X	X							
3021-331	Aller (mit Bannbruch), untere Leine, untere Oker	X	X							
2725-301	Lüneburger Heide		X	X						
2726-331	Garlstorfer und Toppenstedter Wald			X						
3226-301	Entenfang Boye und Bruchbach			X						
3026-301	Örtze mit Nebenbächen			X					X	
2626-331	Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze				X	X	X			X
2628-331	Ilmenau mit Nebenbächen				X	X	X	X		X
2929-301	Lohn							X		
2528-331	Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht									X

Quellenverzeichnis

[1] DB Netze,2012. Sondergutachten Natura 2000 FFH-Synopse, ROV Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

Datenquellen

Als Basiskarte wurden die Daten von OpenStreetMap verwendet.

Die Schutzgebiete wurden von den Seiten des Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) übernommen. Diese finden sich (Stand August 2015) unter

http://www.umwelt.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=2543&article_id=9065&_psmand=10

Die Neubautrassen wurden anhand der Isophonenkarten der Machbarkeitsstudie der DB redigitalisiert. Die Machbarketisstudie findet sich (Stand August 2015) unter

http://mbs-hbh.die-bahn-baut.de

Die Daten zur Aufsucherlaubnis der Kimmeridge GmbH finden sich auf den Seiten des Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) (Stand August 2015) unter

http://www.lbeg.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=568&article_id=807&_psmand=4

Bildnachweis

Alle Photos Copyright Holger Mayer ©2015

Wer sind Wir?

Der Verein **Forum Pro Lebensqualität e.V.** wurde von Bürgern aus Pattensen, Thieshope und Wulfsen gegründet. Ziel des Vereins ist der Erhalt guter Lebensbedingungen und Verbesserung der Lebensqualität, der Schutz des Menschen und seiner Umwelt vor Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie vor Raubbau im Bereich der Samtgemeinden Hanstedt und Salzhausen, wobei die Tätigkeit nicht auf die Grenzen der genannten Kommunen beschränkt ist.

BI-Nordheide ist ein Informationsdienst, der im Jahr 2008 zur Information über Logistikprojekte im Landkreis Harburg gegründet wurde. BI Nordheide arbeitet bei der Alternativensuche für die Y-Trasse als Berater und Informationskanal eng mit dem Forum Pro Lebensqualität e.V. zusammen, um Fachthemen zu analysieren und aktuell über Entwicklungen auf dem Themengebiet zu informieren.

Impressum

Copyright © 2015 Forum Pro Lebensqualität e.V.

V.i.S.d.P.:
Holger Mayer
Roggenstieg 1
21376 Eyendorf

Forum Pro Lebensqualität e.V.
EMail : info@forum-pro-lebensqualitaet.de
Website: www.forum-pro-lebensqualitaet.de

BI Nordheide
EMail : info@bi-nordheide.de
Website: www.bi-nordheide.de

Dieser Bericht wurde unterstützt durch Mittel der
Moritz D. Vahlendieck-Foundation