



Untersuchung Wasserschutz- und FFH-Gebiete Dialogforum „Schiene Nord“

Forum Pro Lebensqualität e.V.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	3
Einleitung	4
Wasserschutzgebiete.....	5
FFH-Gebiete - Problemfälle der Bewertung.....	10
Optimierung SGV-Y	10
Isolationswirkung Heidebahn.....	11
FFH-Gebiete - Einzelbetrachtung.....	13
Klassisches Y FFH-Gebiete.....	14
Heidebahn FFH-Gebiete.....	17
SGV-Y FFH-Gebiete.....	20
OHE FFH-Gebiete.....	22
Ashausen-Suderburg FFH-Gebiete	24
Ashausen-Unterlüß FFH-Gebiete	26
Lüneburg-Uelzen FFH-Gebiete	27
Amerikalinie FFH-Gebiete.....	29
Breimeiertrasse FFH-Gebiete.....	31
Quellenverzeichnis.....	33
Datenquellen.....	33
Bildnachweis.....	33
Wer sind Wir?.....	34
Impressum.....	34

Zusammenfassung

Der Arbeitskreis Natur und Umwelt des Dialogforums „Schiene Nord“ hatte am 11. September 2015 den Auftrag erhalten, sich erneut zusammenzusetzen und vertiefende Untersuchungen hinsichtlich Natur und Umwelt durchzuführen.

Ein Treffen am 19.9. und die nachfolgende Email-Kommunikation hat aus unserer Sicht nicht zu ausreichenden Ergebnissen für eine Entscheidungsfindung geführt. Aus unserer Sicht sind wesentliche Aspekte im Abschlussbericht nicht enthalten oder falsch priorisiert. Dies haben wir in den Wochen zuvor mehrfach kritisiert - jeweils ohne Erfolg oder Reaktion durch die Berater / Koordinatoren. Da am Montag dem 5. Oktober aus unserer Sicht die offenen Fragen immer noch unzureichend beantwortet waren, haben wir uns entschieden, diese für das Dialogforum am 9. Oktober selbst zu untersuchen.

Unsere Untersuchung der Wasserschutzgebiete hat ergeben, dass für das klassische Y und die Amerikalinie deutliche Risiken durch Wasserschutzgebiete der Klasse II vorliegen. Daneben sind Heidebahn und SGV-Y durch Brunnen der Firma Hamburg Wasser betroffen, die z.Z. noch nicht mit Wasserschutzgebieten geschützt sind. Jeder dieser Fälle kann im Laufe der Umsetzung einer Trassenrealisierung langwierige wasserrechtliche Verfahren mit hohen Folgekosten nach sich ziehen. Wir sehen deshalb die Notwendigkeit, Wasserschutzgebiete der Kategorien I und II oder Trinkwasserbrunnen ohne diesen Schutzstatus in die Trassenauswahlbetrachtung mit einzubeziehen.

Im Bereich FFH sehen wir Mängel in der Beurteilung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete durch SGV-Y und Heidebahn. Beim SGV-Y wurde eine von uns geforderte Optimierung, die die FFH- und EU-Vogelschutzbetroffenheiten minimiert, seitens der DB abgelehnt. Wir sehen dadurch eine fehlerhafte Bewertung des SGV-Y, welches ohne Optimierung zweit schlechteste Trasse, mit Optimierung die zweitbeste Trasse darstellen würde.

Darüber hinaus sehen wir die Beurteilung der Heidebahn bezogen auf die Auswirkung hinsichtlich Natura 2000 grundsätzlich anders. Hier wird durch die Beschränkung auf Projektauswirkungen nur von innerhalb eines FFH-Gebietes, wie sie das Zerschneidungskriterium des naturwissenschaftlichen Beraters bietet, die gültige EuGH-Rechtsprechung nicht ausreichend abgebildet. Vielmehr wäre auch die Wirkung eines Projektes ausserhalb eines FFH-Gebietes auf dieses - hier im Falle der Heidebahn- gleichrangig notwendig. Bei der Heidebahn sehen wir keine Realisierungschance aufgrund der Isolationswirkung auf das FFH-Gebiet Lüneburger Heide.

Abschliessend haben wir im Sinne einer transparenten Entscheidungsfindung sämtliche FFH-Querungen kategorisiert und bewertet. Um diese Bewertungen nachvollziehbar zu halten, haben wir für jede Trassenalternative Karten der Querungen von FFH-Gebieten beigefügt.

Einleitung

Im Rahmen der Veranstaltung des Dialogforums „Schiene Nord“ vom 11. September 2015 in Celle wurden vom Naturschutzrechtlichen Berater des Dialogforums, dem Naturschutzbeauftragten der Deutschen Bahn und Mitarbeitern des NLWKN erstellte Auswertungen hinsichtlich der in der vorherigen Veranstaltung des Dialogforums beschlossenen Naturschutzkriterien vorgestellt. Eine Diskussion unserer parallel erstellten Beurteilung zu den beschlossenen Kriterien [1] fand nicht statt.

In der Diskussion zu den vorgestellten Ergebnissen wurden drei Punkte deutlich. Zum einen fehlte eine Beurteilung der Auswirkungen auf den Boden, eine Kategorisierung der FFH-Gebiete nach Art der Betroffenheit (Kernzerschneidung, Gewässerquerung,...) wurde angemahnt und die Frage, inwieweit Wasserschutzgebiete eine Rolle spielen, wurde als unzureichend empfunden.

Es wurde in der Veranstaltung beschlossen, den Arbeitskreis Natur zu reaktivieren, um so zu einer Beantwortung dieser Fragen zu kommen. Ein erstes Treffen des Arbeitskreises Natur wurde für den 19. September 2015 anberaumt.

Im Vorwege boten wir an, die Differenzen der Trassenvarianten zwischen den Auswertungen des NLWKN und unserer Auswertung auf Basis der von der Deutschen Bahn dem NLWKN zur Verfügung gestellten Trassendaten (ESRI-Shape-Dateien) zu vereinheitlichen. Der Aufwand wäre hier unserer gewesen. Darauf haben wir keine Antwort erhalten.

Die Veranstaltung vom 19. September verlief harmonisch, aber ein Ergebnisprotokoll konnte bis heute nicht vorgelegt werden. Auch die vereinbarten Zielsetzungen werden deshalb je nach Teilnehmer unterschiedlich bewertet.

Wir haben in Folge mehrfach auf die Thematiken FFH-Kategorisierung und Wasserschutzgebietsbeurteilung per Email hingewiesen. Diese wurde in der Regel vom Naturschutzberater und dem Naturschutzbeauftragten der Deutschen Bahn ignoriert. Frühzeitig von uns erfragte Nachfolgetermine wurden erst eine Woche vor dem nächsten Dialogforum aufgegriffen. Dies war für unsere Terminplanung deutlich zu spät.

Da am Montag dem 5. Oktober aus unserer Sicht die offenen Fragen immer noch unzureichend beantwortet waren, haben wir uns entschieden, diese selbst zu untersuchen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung finden Sie in diesem Dokument.

Zuerst behandeln wir die Wasserschutzgebietsproblematik. Anschliessend diskutieren wir Probleme mit der aktuellen engen Definition von FFH-Betroffenheiten. Abschliessend untersuchen wir alle betroffenen FFH-Gebiete hinsichtlich einer Auswirkungskategorisierung und bieten eine Matrix der Betroffenheiten an.

Wir hoffen so, auch wenn zu erwarten steht, dass die Ergebnisse seitens Projektleitung und Naturschutzbeauftragten erneut ignoriert werden, einen Beitrag zur weiteren Beurteilung der Trassenvarianten auch über das Dialogforum hinweg liefern zu können.

Leider lagen erneut keine Trassendaten der Deutschen Bahn vor. So mussten wir uns auf die gleiche Datenausgangsbasis wie im vorherigen Bericht stützen. Wir bedauern diese Intransparenz seitens der DB ausdrücklich.

Wasserschutzgebiete

Im Dialogforum „Schiene Nord“ stellte sich die Frage, inwieweit Wasserschutzgebiete Bedeutung für eine Trassenauswahl erlangen können. Die vom NLWKN vorgestellten Daten bezogen sich auf Wasserschutzgebiete der Klassen III, IIIa und IIIb, die einerseits vergleichsweise gross, andererseits aber vergleichsweise geringen Schutz bieten. Hier bietet sich der Vergleich zu den Schutzkategorien im Naturschutz an. Während man dort die niedrigste Kategorie, den Landschaftschutz, ausdrücklich nicht untersucht und als Auswahlkriterium genutzt hat, war bei den Wasserschutzgebieten genau dieses geschehen.

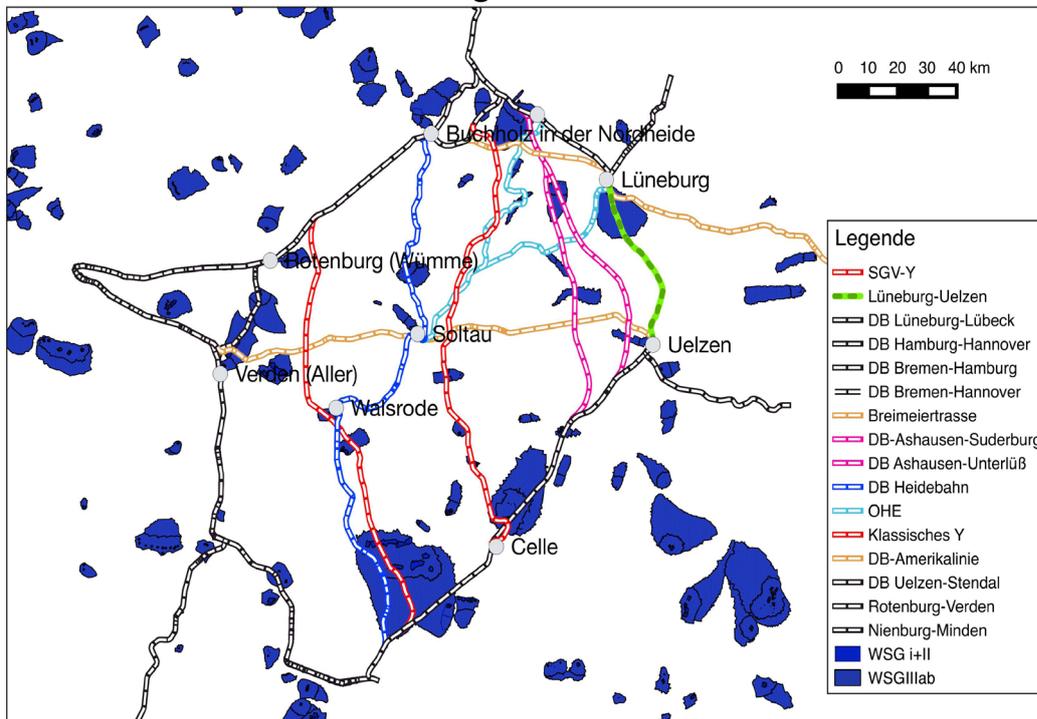
Es stellt sich daher als erstes die Frage, würden Betroffenheiten der Wasserschutzkategorien I oder II Relevanz für eine Trassenauswahl erlangen? Wenn ja, dann wären diese anstatt der Wasserschutzgebiete der Kategorien III, IIIa und IIIb zu untersuchen. Sehen wir uns dazu das Raumordnungsverfahren aus dem Jahre 1999 zur Y-Trasse an.

Im Rahmen des ROV zur klassischen Y-Trasse stellte sich das Wassergewinnungsgebiet Fuhrberger Feld als Problemfall dar. Die Trassenvarianten des klassischen Y durchquerten das Wasserschutzgebiet der Kategorie II entlang der Autobahn A7, das nach einer Verordnung der Bezirksregierung Hannover aus dem Jahr 1996 nicht von Bahnlinien hätte gequert werden dürfen. In Folge hatte man sich auf eine Trassenführung östlich der Autobahn A7 geeinigt, die allerdings nah an Anlagen des Wasserwerks der Stadtwerke Hannover heran führte. Schlussendlich würde eine Durchführung im Rahmen der Planfeststellung zu erheblichen Aufwänden (Stichwort Realisierungszeitraum) aufgrund von notwendigen neuen wasserechtlichen Genehmigungen für neu zu erstellende Brunnen führen, bei der die Kostenfrage (die Stadtwerke sahen dies als Form der Enteignung an) gleichfalls zu klären gewesen wäre [2].

Wie man hier sieht, können Wasserschutzgebiete der Kategorien I und II zu ganz erheblichen Kosten und Zeitverzögerungen in der Planung und Realisierung von Trassenvarianten führen. Aus diesem Grund sehen wir es als zwingend notwendig an, eine Übersicht der betroffenen Wasserschutzgebiete der Kategorien I und II zu erstellen. Wir haben ausschliesslich Betroffenheiten im Nahbereich 0-20 Meter aufgeführt, auch wenn uns im Hinblick auf die Trassenvariabilitäten von SGV-Y, Ashausen-Unterlüß und Ashausen-Suderburg klar ist, dass diese nur Trassenbereiche und keine exakten Linienführungen darstellen. Die Ergebnisse für Suchräume 500 Meter und 1000 Meter links und rechts der Trassenlinie liegen uns für alle Trassenalternativen vor, werden aber zwecks Übersichtlichkeit hier nicht dargestellt.

Des weiteren gehen wir auf einen Sonderfall ein. Die Firma Hamburg Wasser fördert seit Anfang der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts aus der Lüneburger Heide Grundwasser für die Versorgung der Stadt Hamburg. Diese Brunnen sind bisher nicht durch ein Trinkwasserschutzgebiet geschützt. Da allerdings die Situation ähnlich zum Fuhrberger Feld ist, werden wir die Problematik im folgenden gleichfalls darstellen.

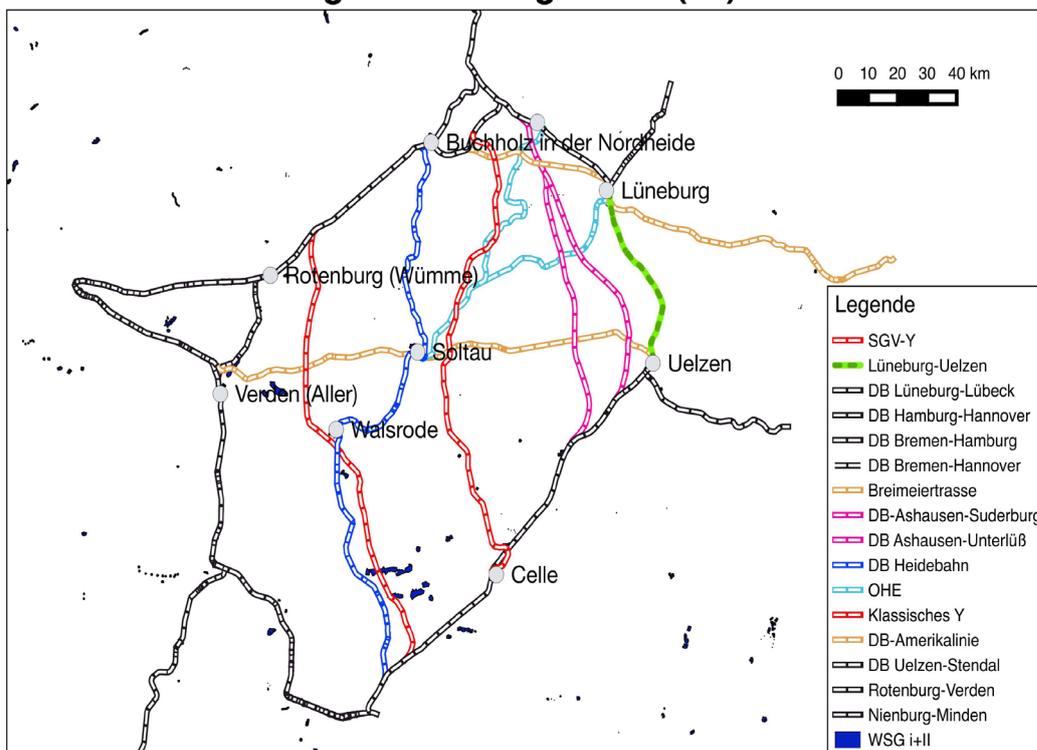
Wasserschutzgebiete im Suchraum



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Abbildung 1: Wasserschutzgebiete der Kategorien III, IIa und IIb im Suchraum

Wasserschutzgebiete Kategorie I+II(ab) im Suchraum



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Abbildung 2: Wasserschutzgebiete der Kategorien I, IIA, IIb im Suchraum

Wie aus den Darstellungen der vorherigen Seite schon ersichtlich ist, belegen die Wasserschutzgebiete der Klassen I+II deutlich geringeren Raum als die der Klasse III(a+b). Dies wird auch in der statistischen Auswertung der durchschnittlichen Wasserschutzgebiete deutlich.

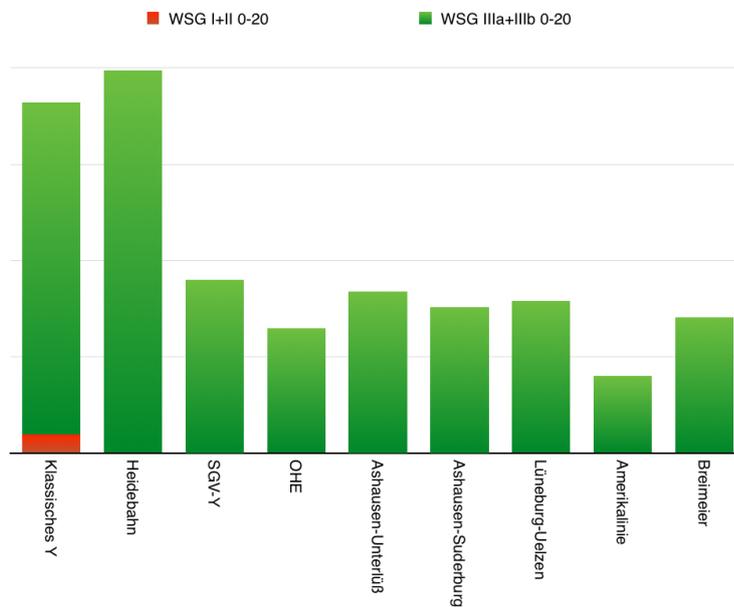


Abbildung 3: Betroffene Streckenabschnitte WSG I+II im Vergleich zu WSG III(ab)

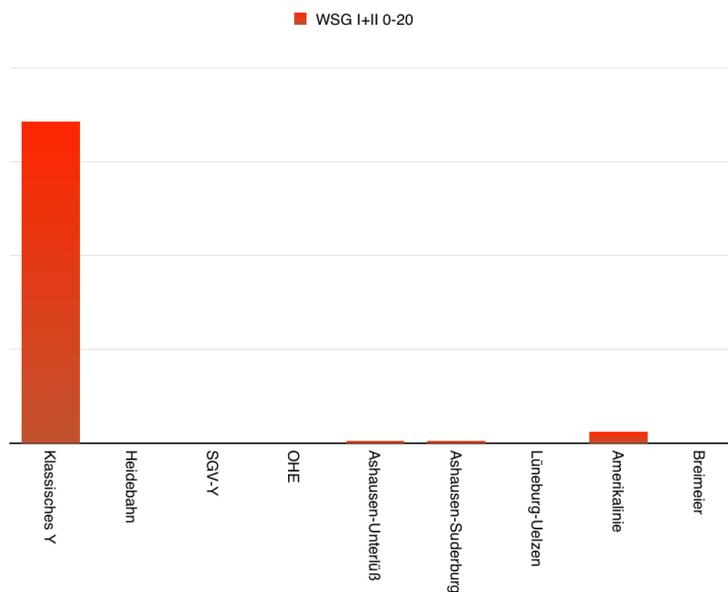


Abbildung 4: Betroffenen Abschnitte WSG I+II

Wie leicht ersichtlich ist, ist das klassische Y am stärksten von Wasserschutzgebieten der Klasse II betroffen, dem zuvor erwähnten Fuhrberger Feld. Aber auch andere Trassen weisen Wasserschutzgebiete auf. Diese führen wir in der nächsten Tabelle auf.

Trasse	Wasserschutzgebiet	Kategorie
Klassisches Y	Fuhrberger Feld	WSG II
SGV-Y	Garen	WSG I
Ashausen-Sudenburg	Winsen/Stelle/Ashausen	WSG I
Ashausen-Untertlüß	Winsen/Stelle/Ashausen	WSG I
Amerikalinie	Panzenberg	WSG II

Tabelle 1: Wasserschutzgebiete Kategorie I oder II auf den Trassenalternativen

Auf der Amerikalinie stellt das Wasserschutzgebiet Panzenberg einen Faktor dar, der sich analog zum Wasserschutzgebiet Fuhrberger Feld an dem klassischen Y am Ende auf die Kosten wie die Realisierungszeiten auswirken kann.

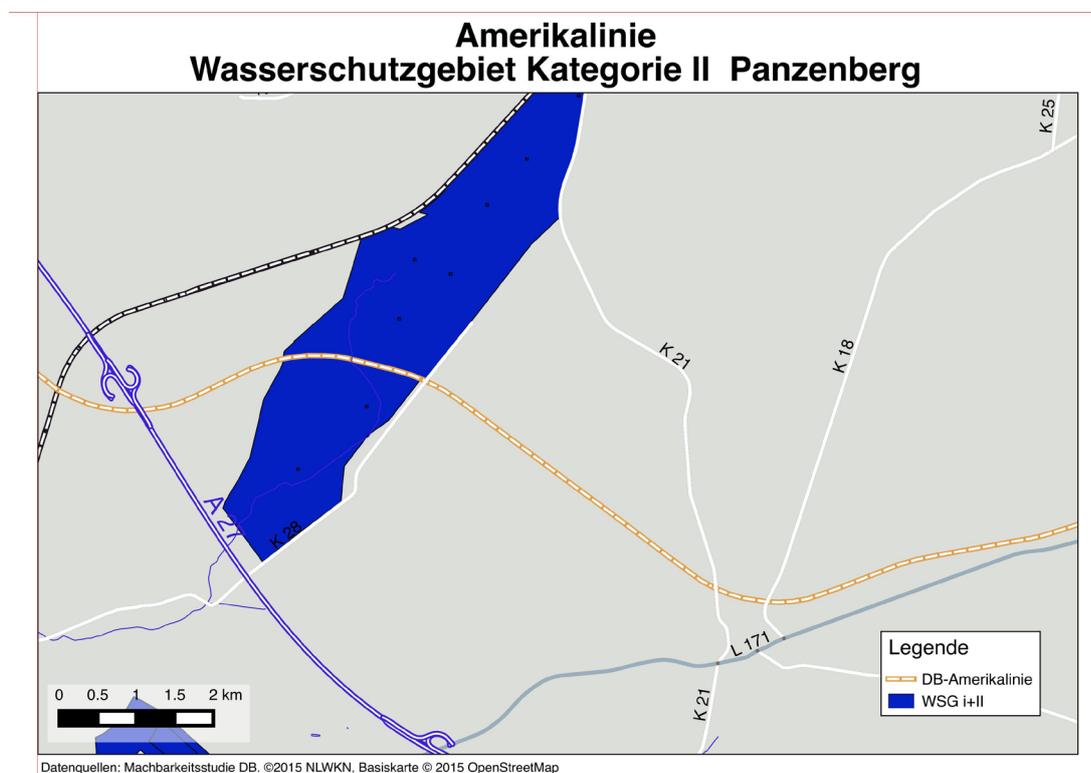


Abbildung 5: Wasserschutzgebiet Panzenberg an der Amerikalinie

Über diese Wasserschutzgebiete hinaus gibt es noch zwei Bereiche, die zu betrachten sind. Dies sind die Brunnen der Firma Hamburg Wasser an der OHE, der Heidebahn und im Bereich des SGV-Y bei Garlstorf. Für diese existieren noch keine Wasserschutzgebiete, ein aktuelles wasserrechtliches Genehmigungsverfahren läuft und im Bereich des SGV-Y ergeben sich schlussendlich aufgrund der nahen Lage zu Brunnen und zum Wasserwerk von Hamburg Wasser ähnliche Probleme wie 1999 beim ROV und dem Fuhrberger Feld.

SGV-Y Grundwasserbrunnen Hamburg Wasser ohne Wasserschutzgebiet

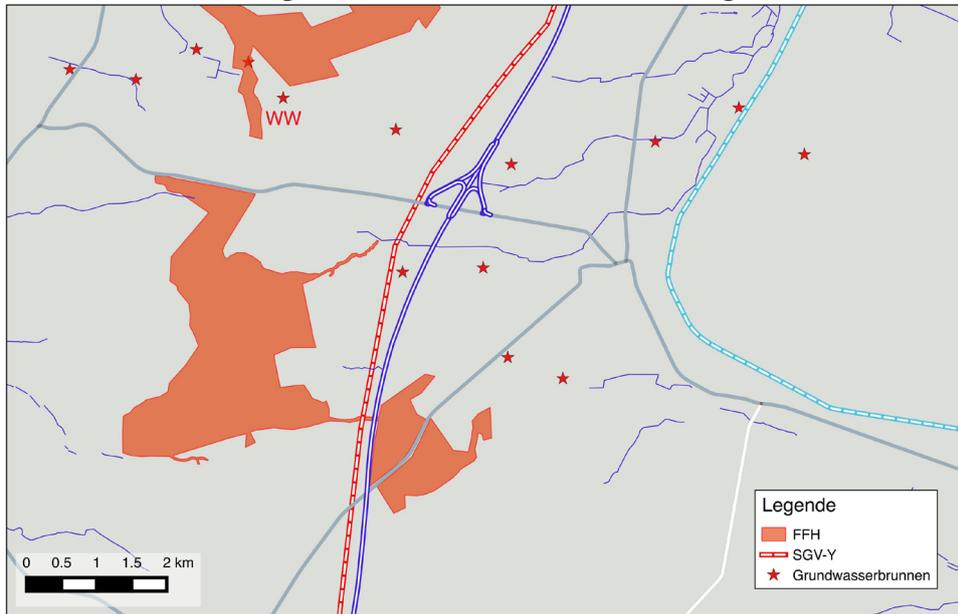


Abbildung 6: Förderbrunnen im Bereich des SGV-Y der Firma Hamburg Wasser
Auch an der Heidebahn liegt ein Brunnen (W13) sehr nah an der Trasse.

Heidebahn Grundwasserbrunnen Hamburg Wasser ohne Schutzzone



Abbildung 7: Förderbrunnen im Bereich der Heidebahn der Firma Hamburg Wasser

Fazit: Wir sehen in den Wasserschutzgebieten der Kategorien I und II, die auf den Trassen liegen, zwar keine endgültigen Hindernisse, sehen aber, dass diese im Bereich Kosten und Realisierungszeitpunkt relevante Auswirkungen haben werden.

FFH-Gebiete - Problemfälle der Bewertung

Optimierung SGV-Y

Ein Punkt, den wir in den letzten Wochen im Arbeitskreis Naturschutz gefordert haben ist die SGV-Y -Trasse im Bereich des FFH- und Vogelschutzgebietes Lüneburger Heide zu optimieren, da man uns ansonsten vorwerfen könnte, dass wir Äpfel (eine mehrfach optimierte Alpha-Trasse) mit Birnen (einer offensichtlich optimierbaren, aber nicht optimierten SGV-Y-Trasse) vergleichen. Ein solches uneinheitliches Vorgehen dürfte auf lange Frist keinen Bestand haben und somit die Arbeit des Dialogforums zumindestens im Ergebnis schädigen.

Worum geht es? In den vom naturschutzfachlichen Berater des Dialogforums und Dr. Below von der Deutschen Bahn erarbeiteten Ergebnisbericht des Arbeitskreises Natur und Umwelt ist die Natura 2000-Betroffenheit für das SGV-Y mit 7,64 km Zerschneidung angegeben. Der Abschnitt mit mehr als 80% Anteil an dieser Strecke ist in der folgenden Karte zu sehen. Hier wird das FFH-Gebiet Lüneburger Heide und die SGV-Y-Streckenführung dargestellt. Diese Betrachtung gilt analog für das EU-Vogelschutzgebiet an gleicher Stelle.

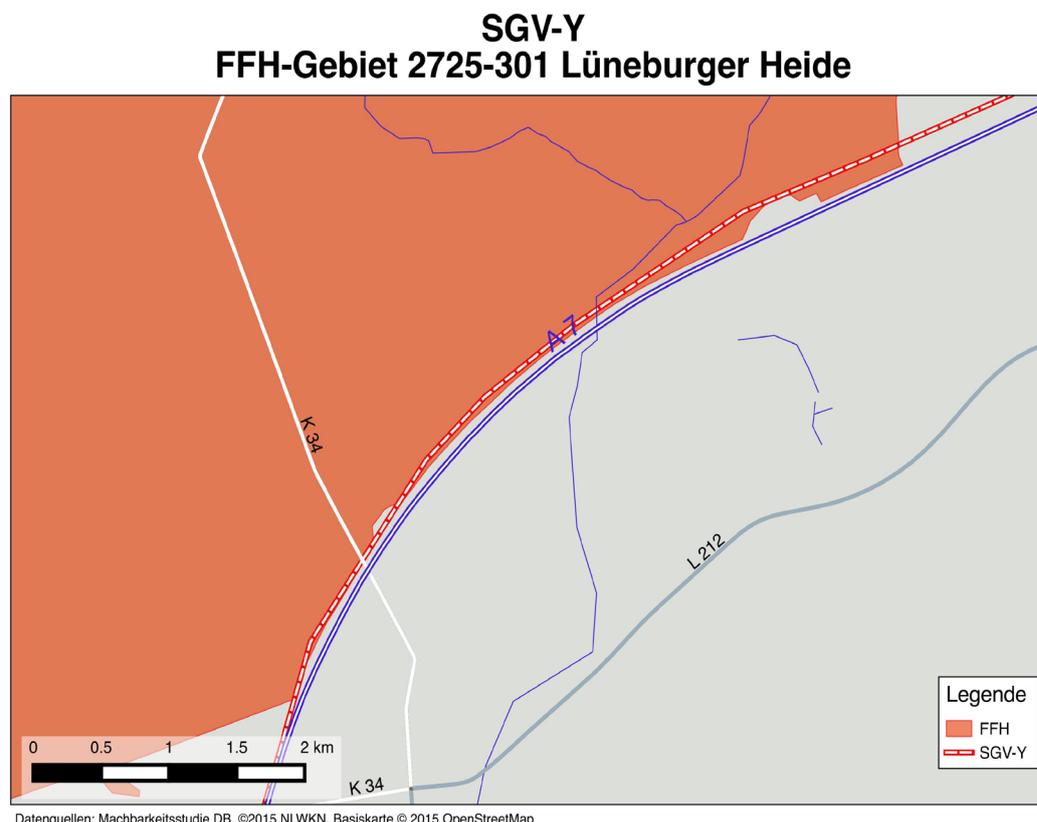


Abbildung 8: Nur Randbereiche des FFH- und EU-Vogelschutzgebietes sind betroffen

Wie man sieht, sind ausschliesslich Randbereiche des FFH-Gebietes betroffen. Schon das würde eine Beurteilung als Zerschneidung nicht rechtfertigen.

Würde man allerdings die Trasse optimieren und schon vor der Autobahnabfahrt Evendorf nördlich dieses Kartenausschnittes auf die Ostseite der A7 wechseln (ein Seitenwechsel, der später ohnehin im Streckenverlauf durchgeführt wird), dann würde sich hier die FFH- und EU-Vogelschutzbetreffenheit komplett auf 0 km reduzieren.

Hier offensichtliches Optimierungspotential wird nicht ausgeschöpft und so der Fachvergleich hinsichtlich des Kriteriums Natura 2000 entwertet. Statt wie heute auf dem vorletzten Platz wäre das SGV-Y nach Optimierung im Bereich Natura 2000 auf den Plätzen eins oder zwei.

Wir können uns einer von Teilen des Arbeitskreis Natur und Umwelt beschlossenen Beurteilung unterschiedlich optimierter Trassen deshalb nicht anschliessen.

Isolationwirkung Heidebahn

Bemerkenswert ist in diesen Zusammenhang auch die Bewertung der OHE / Heidebahn. Abgesehen davon, dass trotz mehrfacher Kritik eine eindeutige Definition von OHE nicht vorliegt; so ist auch ein Güterkreisverkehr Hamburg - Heidebahn - Soltau und Soltau - OHE - Hamburg denkbar, wie er schon 2008 im Rahmen der DLR-Studie erörtert wurde, und nicht nur eine Streckenführung Heidebahn - Soltau - Celle.

Auch die Natura-2000-Bewertung halten wir für überaus problematisch. Im Abschlussdokument des Arbeitskreises Natur und Umwelt wird die Betroffenheit mit 1,74 km angegeben, dem mit Abstand niedrigsten Wert. Formal ist dieses richtig, naturschutzrechtlich allerdings höchst bedenklich. Warum?

**Heidebahn und A7
Ausbau führt zur Isolierung des FFH-Gebietes**

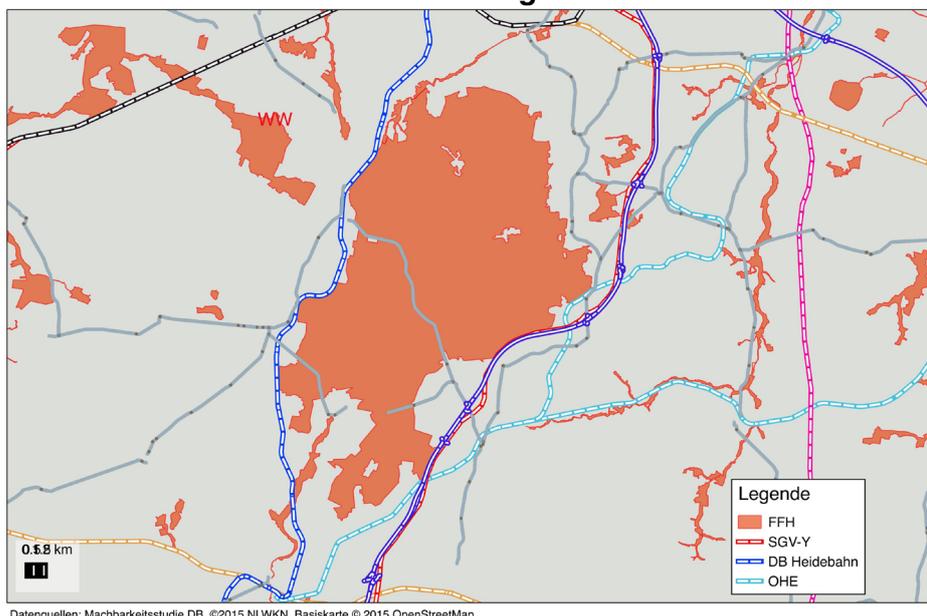


Abbildung 9: Ein Ausbau der Heidebahn führt zur Isolierung des FFH-Gebietes Lüneburger Heide

Das FFH-Gebiet Lüneburger Heide ist heute schon im Osten durch eine sechsspurige Autobahn (A7) sehr stark von der Natur in den östlichen Teilen der Landkreise Harburg und Heidekreis getrennt. Eine Verbindung wird hier durch einige wenige Tunnel realisiert. Wildbrücken gibt es an der Autobahn A7 in diesem Bereich keine.

Die Heidebahn verläuft westlich des FFH-Gebietes Lüneburger Heide, auf grossen Strecken direkt angrenzend an das FFH-Gebiet. Diese ist heute einspurig nicht elektrifiziert ausgebaut. Es findet nur Personennahverkehr in vergleichsweise grossen Taktabständen statt. Die ökologische Trennwirkung ist deshalb für die Heidebahn im Status Quo als gering anzusehen. Autobahn A7 und Heidebahn treffen sich im Bereich der Stadt Soltau.

Würde die Heidebahn zweispurig elektrifiziert und auf weiten Strecken mit Lärmschutz versehen, dann böte sich ein grundlegend anderes Bild. In diesem Fall wäre das FFH-Gebiet im Westen, Osten und Süden weitestgehend von der umliegenden Natur isoliert. Auch nach Norden hin ist aufgrund der zunehmenden Besiedlung und verschiedener Verkehrsstrassen (DB Hamburg-Bremen / A1) eine Migration nur begrenzt möglich.

Dies widerspricht grundsätzlich dem Vernetzungsgedanken des Netzwerks Natura 2000. Aus diesem Grunde sehen wir im Falle einer Ausbauplanung der Heidebahn für dieses Vorhaben vor Gericht im naturschutzrechtlichen Bereich nur geringe Realisierungschancen. Dies umso mehr, als z.B. mit einer (zuvor dargestellten) optimierten SGV-Y-Trasse eine machbare Alternative vorliegen würde. Diese Neubau des SGV-Y würde im Gegenteil, sollten im Zuge des Ausbaus Wildbrücken über SGV-Y und A7 gebaut werden, die Situation vor Ort ökologisch aufgewerten und eine ökologische Verbindung zu den östlichen Landkreisen ermöglichen.

Da gemäß verschiedener EuGH-Urteile die Prüfung von Projekten auf FFH-Gebieten gleichrangig durchzuführen ist, unabhängig, ob diese im oder ausserhalb des FFH-Gebietes erfolgen sollen, sehen wir für die Ausbauplanung der Heidebahn FFH-rechtlich keine Umsetzungschancen.

Insofern täuscht hier die Ergebnistabelle des Arbeitskreises Natur und Umwelt eine Positivbewertung vor, die so in Realität nicht vorzufinden ist.

FFH-Gebiete - Einzelbetrachtung

Wir haben sämtliche FFH-Gebiete hinsichtlich Gewässerquerungen, Zerschneidungen, Randlagen und Trassenbündelungen geprüft. In der folgenden Tabelle sehen Sie unser Ergebnis. Damit jeder Leser dieses nicht nur nachvollziehen kann, sondern gegebenenfalls leicht zu einer eigenen u.U. abweichenden Bewertung kommen kann, haben wir die Karten für sämtliche betroffenen FFH-Berührungen nachfolgend angefügt.

Kenzeichen	Name	Klassisches Y	Heidebahn	SGV-Y	OHE	Ashausen-Unterlüß	Ashausen-Suderburg	Lüneburg-Uelzen	Amerikalinie	Breimeiertrasse
2924-30I	Böhme	QT	⁸ Q Z						Q	
2723-33I	Wümmeniederung	QZ								
3022-33I	Lehrde und Eich	Q								
3021-33I	Aller (mit Bannbruch), untere Leine, untere Oker	ZT	Z							
2725-30I	Lüneburger Heide		Rx	R						
2726-33I	Garlstorfer und Toppenstedter Wald			R						
3226-30I	Entenfang Boye und Bruchbach			Q						
3026-30I	Örtze mit Nebenbächen			Q					R	
2526-33I	Seeve									Q
2626-33I	Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze				3Q	Z	Z			3Q
2628-33I	Ilmenau mit Nebenbächen				3Q	Z	QZ	⁴ Q Z		2Q
2528-33I	Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht									5Z

Q - Gewässerquerung (< 1km Querungsstrecke FFH)

Z - Zerschneidung (Auch Gewässerquerung >= 1 km Querungsstrecke FFH)

R - Randlage im Gebiet

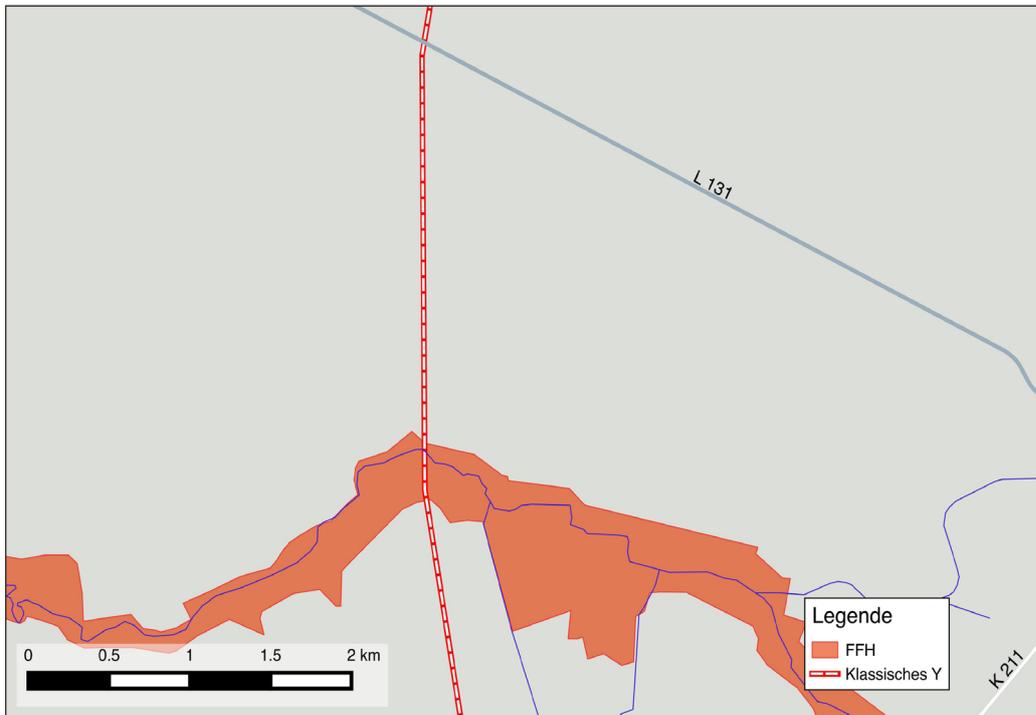
Rx - Randlage ausserhalb Gebietes

T - Trassenbündelung

Eine Ziffer vor einem Buchstaben gibt an, dass diese Beurteilung mehrfach (Häufigkeit entsprechend der Ziffer) stattfindet. 8Q entsprechen also acht Gewässerquerungen mit jeweils einer Länge unter 1km.

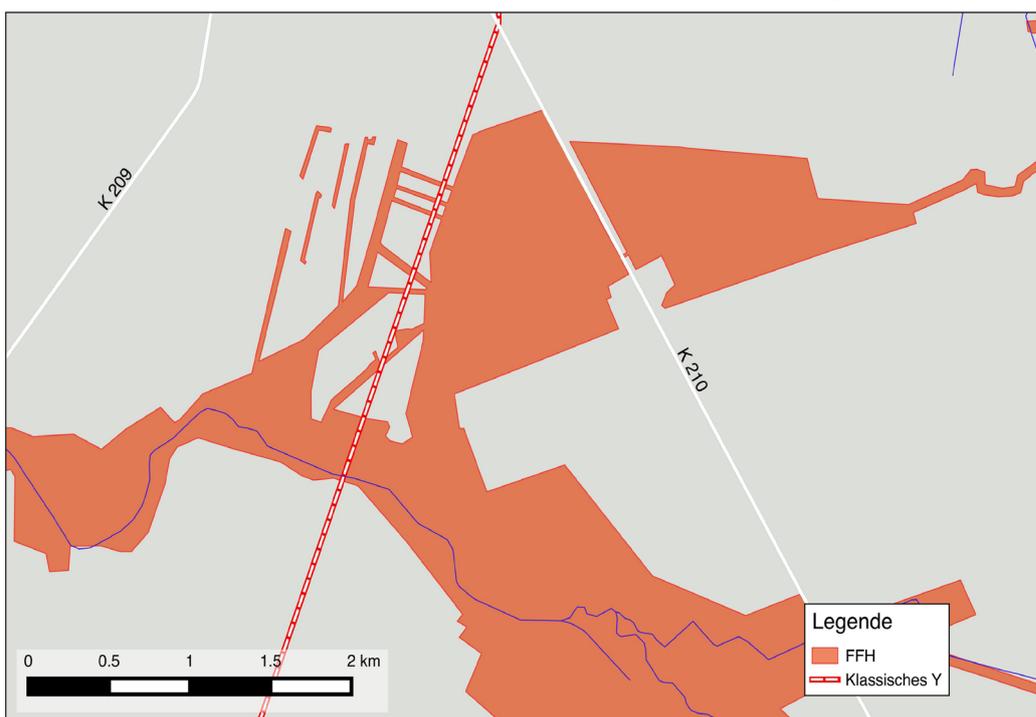
Klassisches Y FFH-Gebiete

**Klassisches Y
FFH-Gebiet 2723-331 Wümmeniederung**



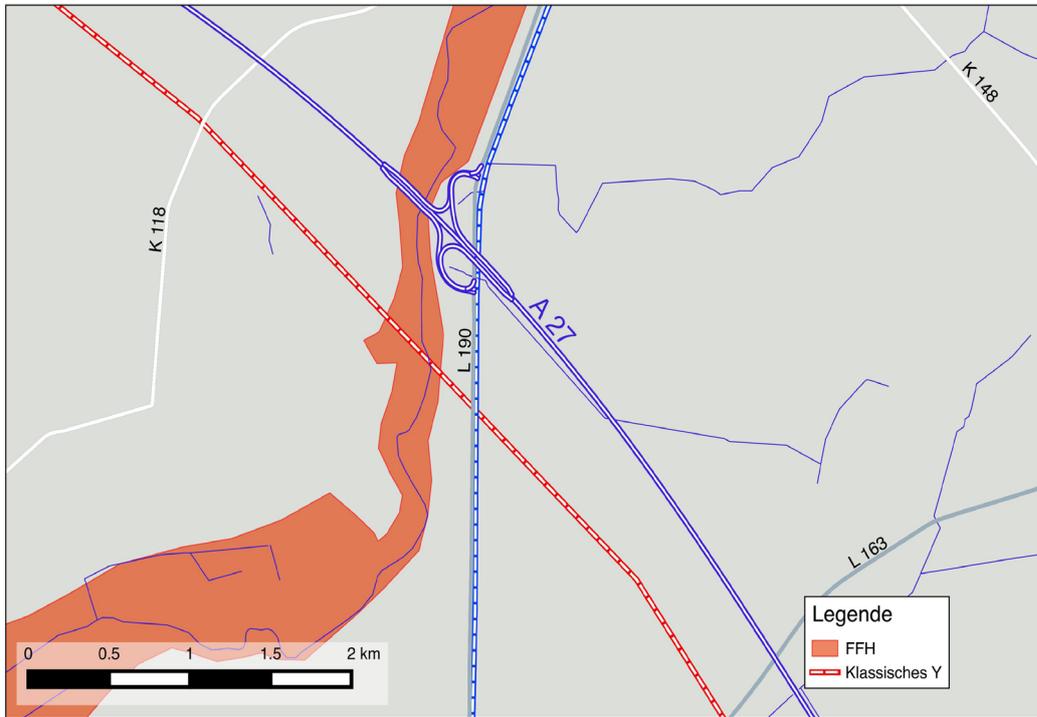
Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

**Klassisches Y
FFH-Gebiet 2723-331 Wümmeniederung**

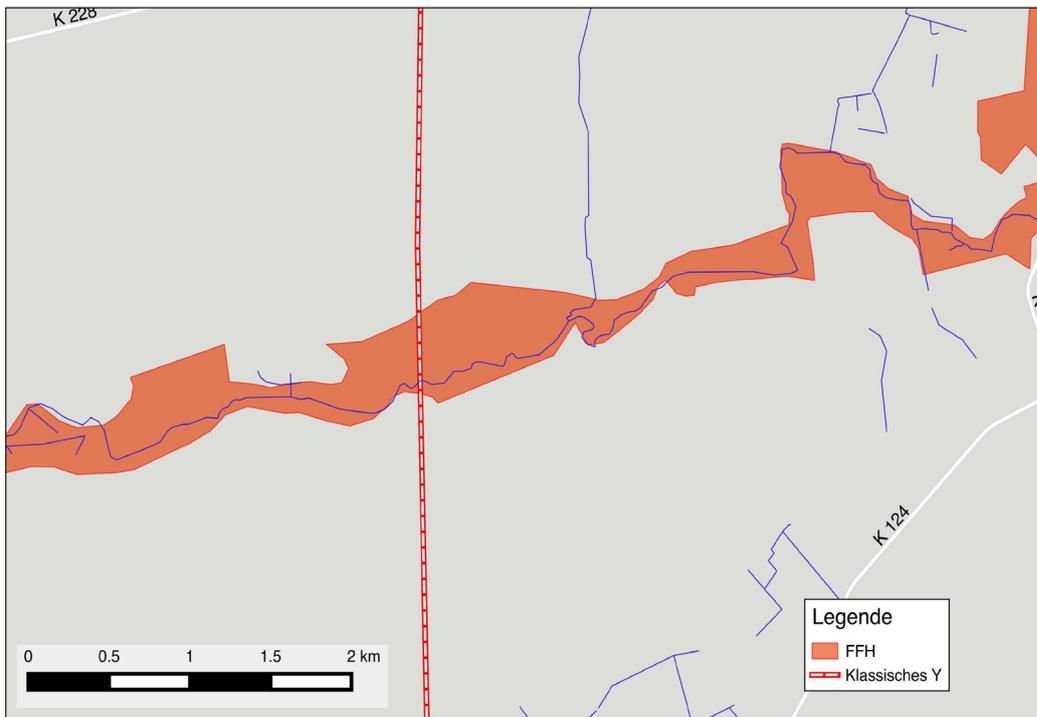


Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

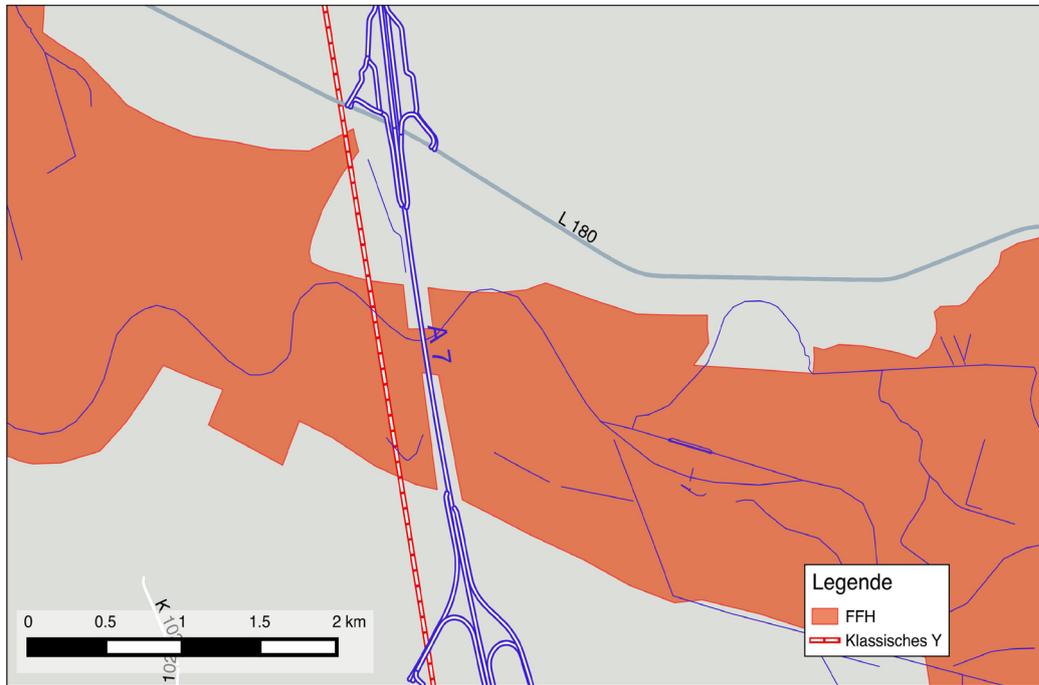
Klassisches Y FFH-Gebiet 2924-301 Böhme



Klassisches Y FFH-Gebiet 3022-331 Lehrde und Eich

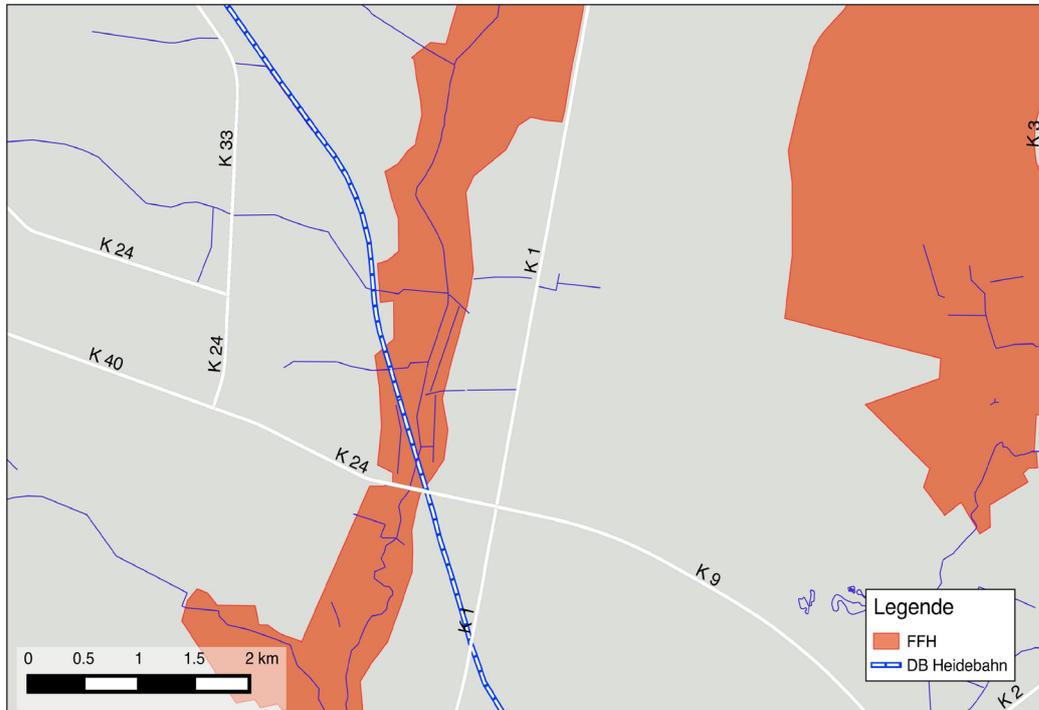


Klassisches Y FFH-Gebiet 3021-331 Aller (mit Barnbruch) untere Leine, untere Oker

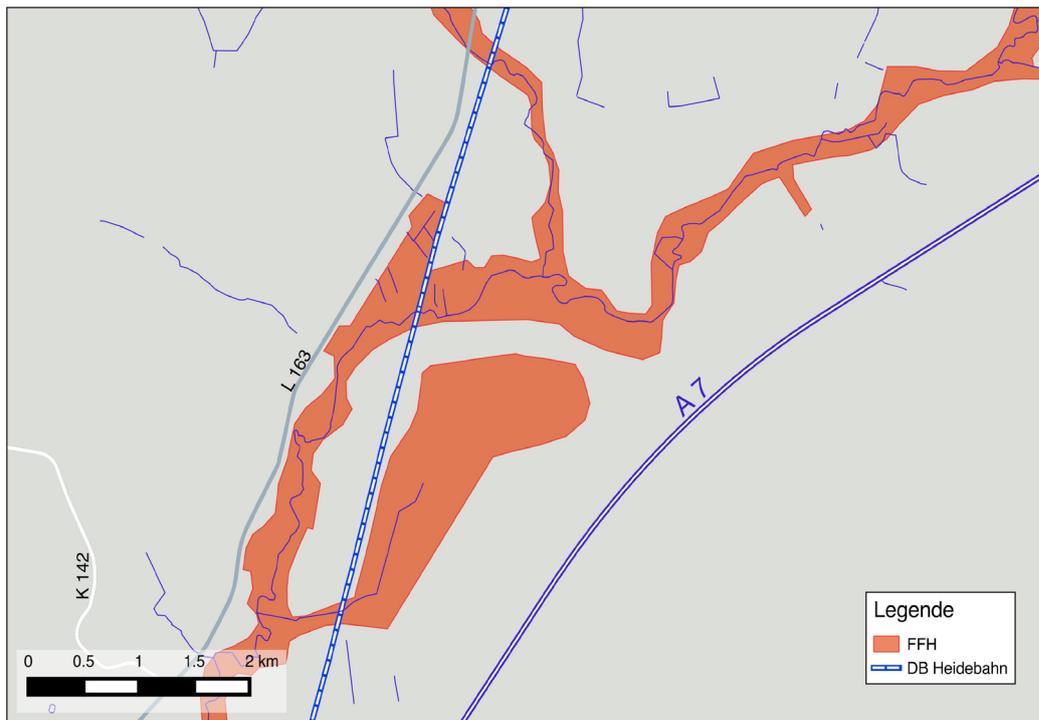


Heidebahn FFH-Gebiete

Heidebahn
FFH-Gebiet 2725-301 Böhme

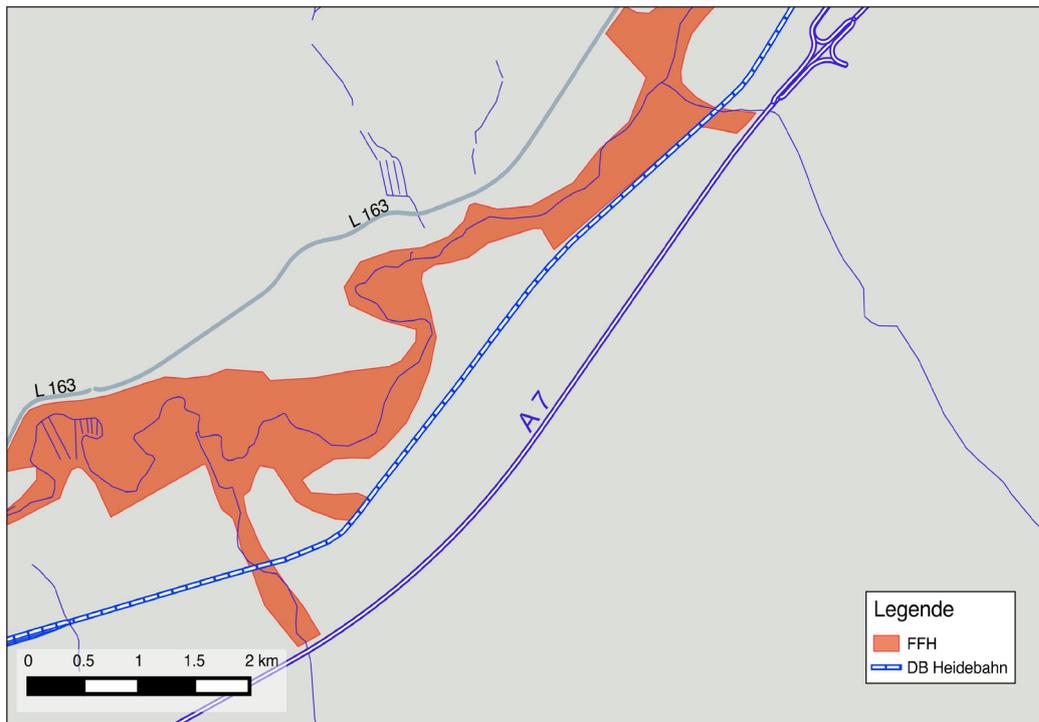


Heidebahn
FFH-Gebiet 2725-301 Böhme



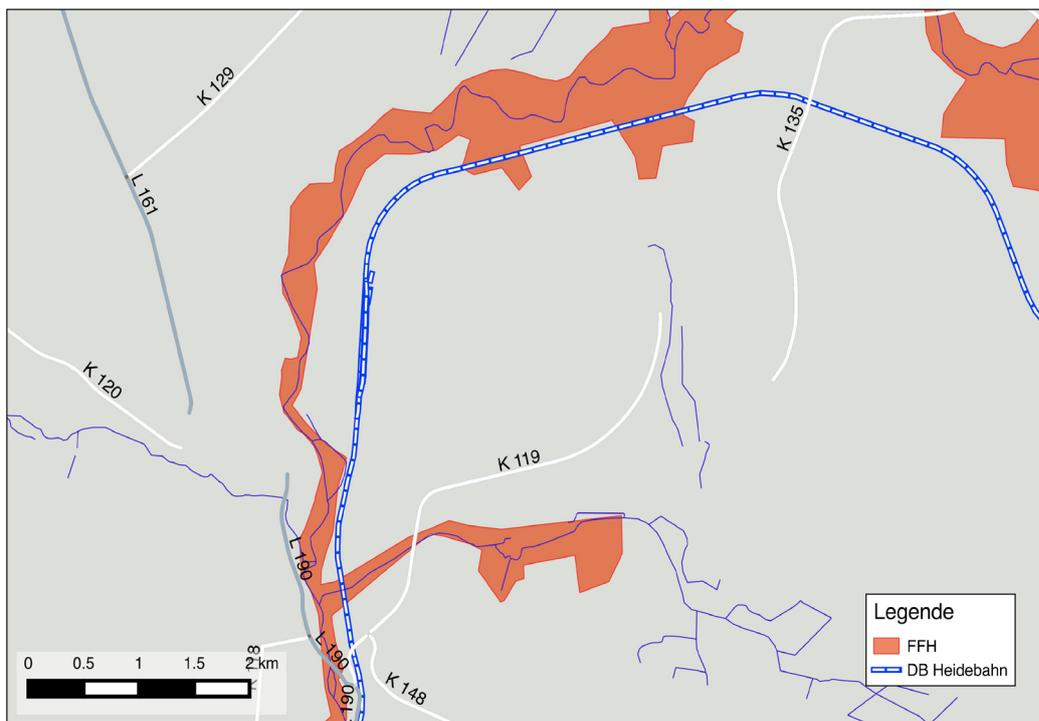
Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Heidebahn FFH-Gebiet 2725-301 Böhme



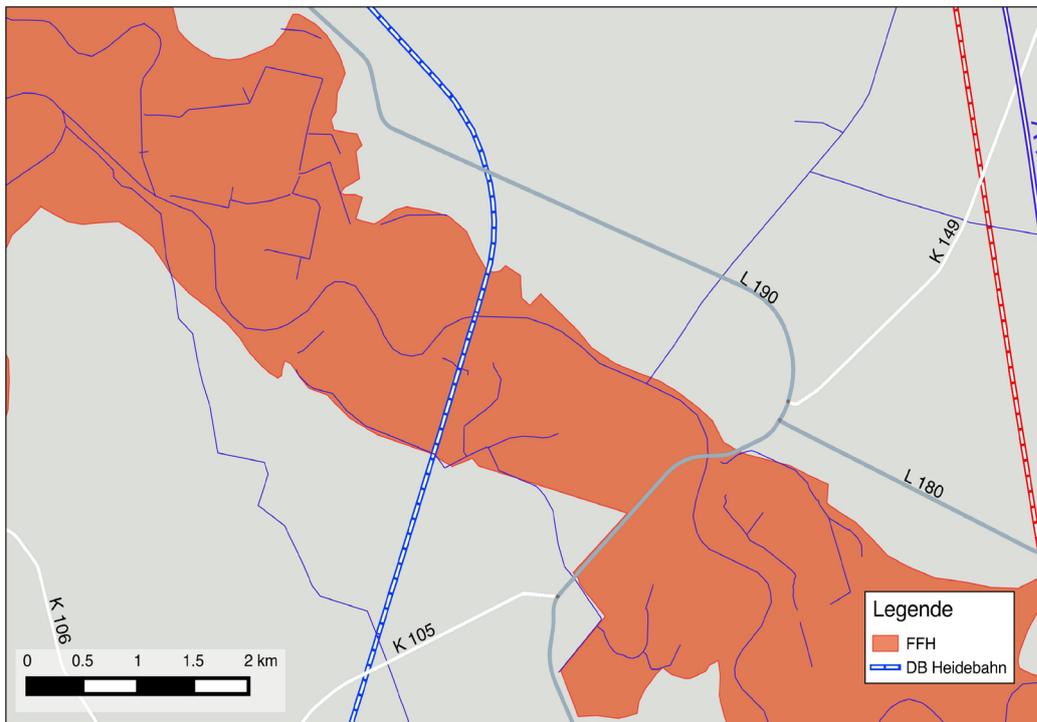
Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWK, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Heidebahn FFH-Gebiet 2725-301 Böhme



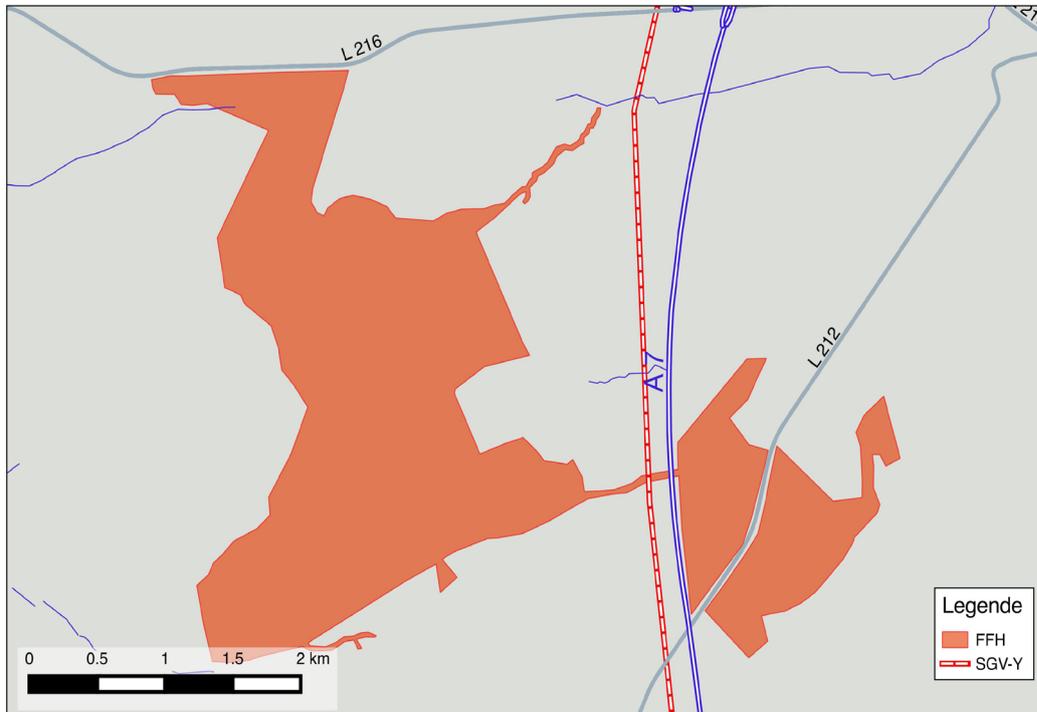
Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWK, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

FFH-Gebiet 3021-331 Aller (mit Bannbruch), untere Leine, untere Oker



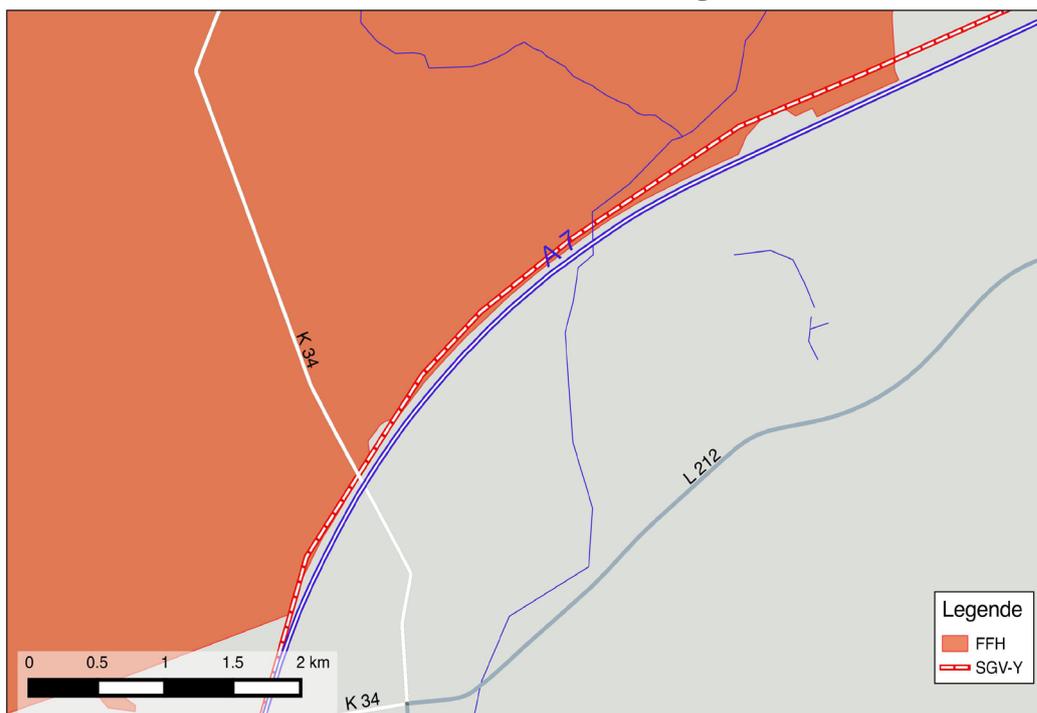
SGV-Y FFH-Gebiete

SGV-Y
FFH-Gebiet 2726-331 Garlstorfer und Toppenstedter Wald



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

SGV-Y
FFH-Gebiet 2725-301 Lüneburger Heide



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

SGV-Y

FFH-Gebiet 3226-301 Entenfang Boye und Bruchbach

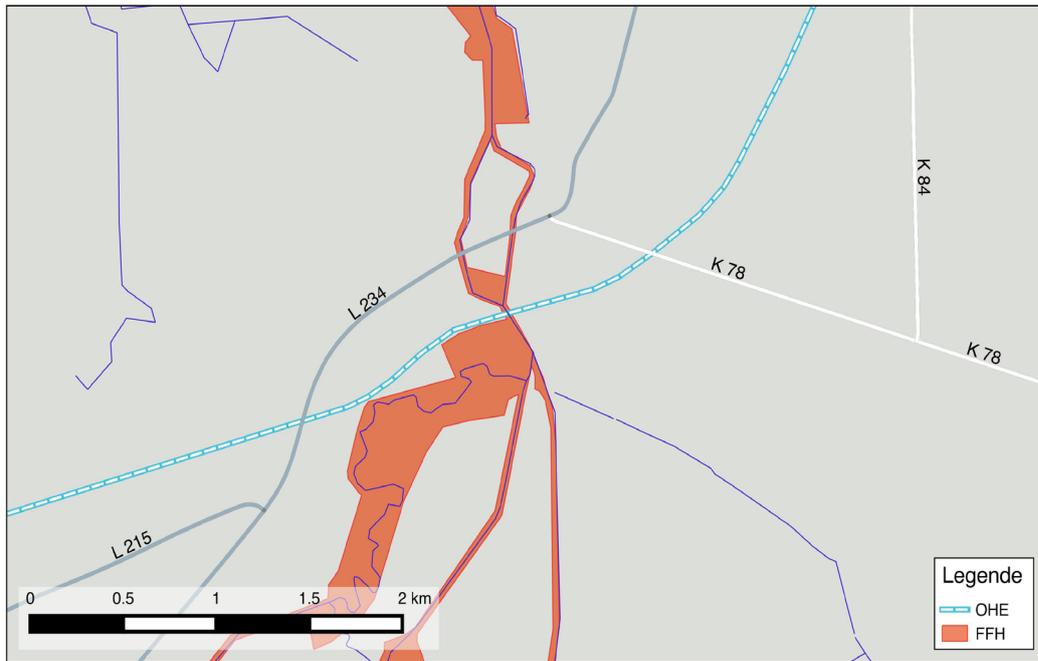
FFH-Gebiet 3026-301 Örtze mit Nebenbächen



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

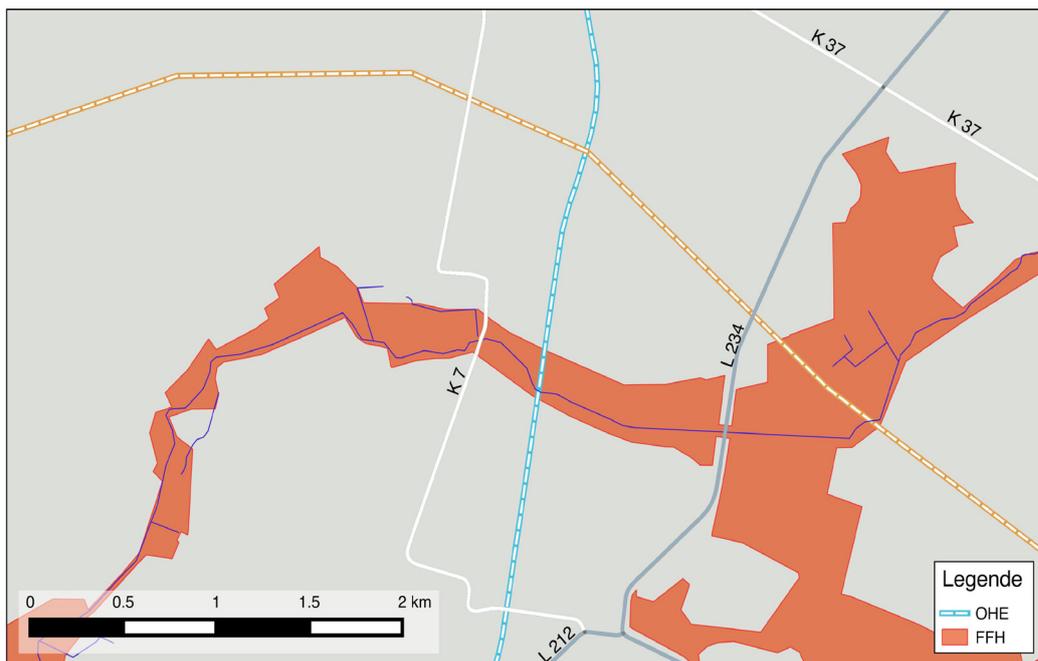
OHE FFH-Gebiete

OHE
FFH-Gebiet 2626-331 Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze



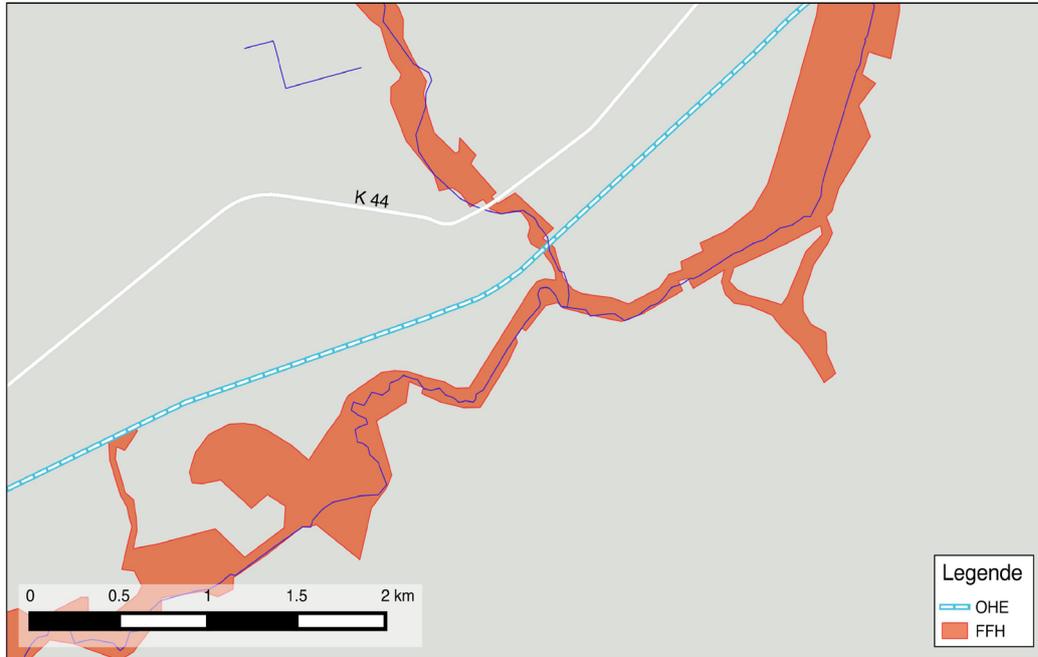
Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

OHE
FFH-Gebiet 2626-331 Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze



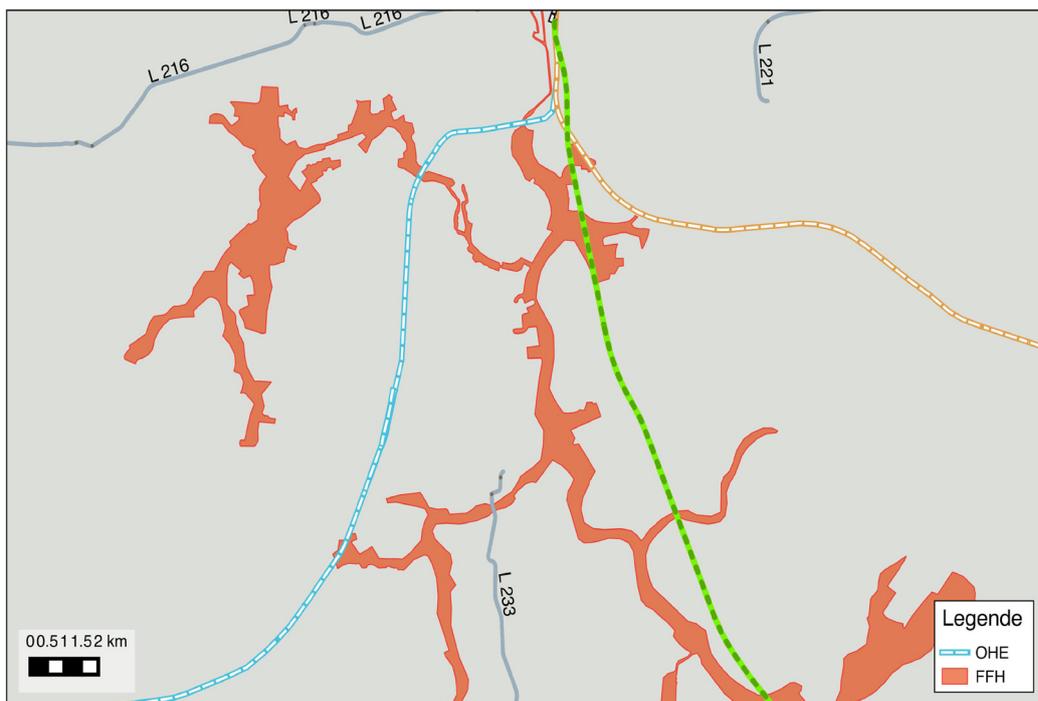
Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

OHE FFH-Gebiet 2626-331 Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

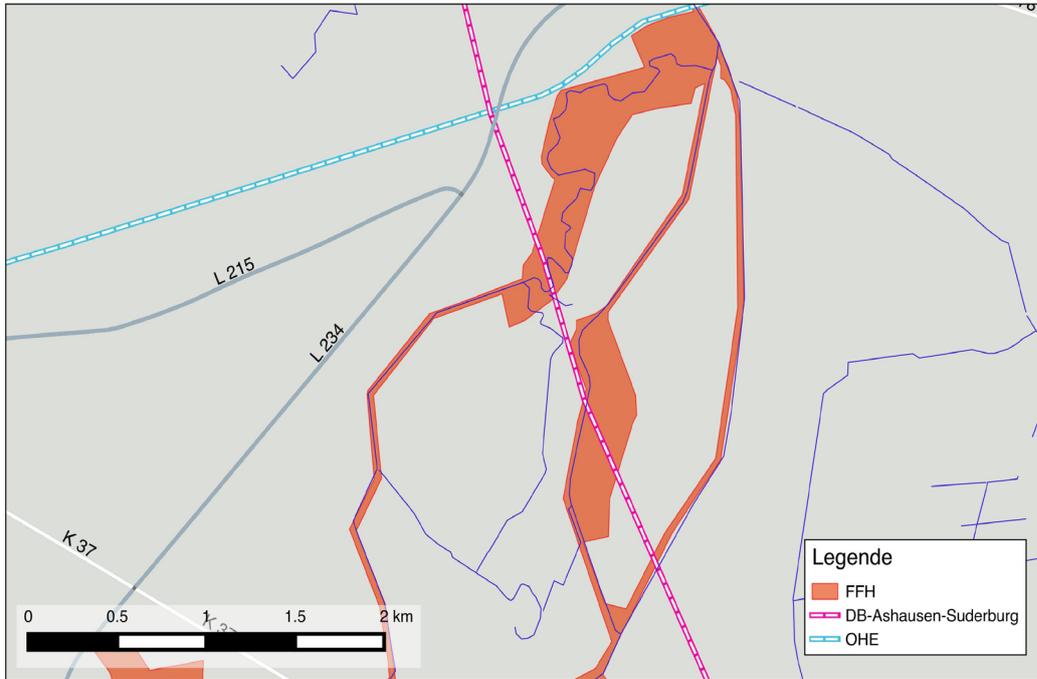
OHE FFH-Gebiet 2628-331 Ilmenau mit Nebenbächen



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

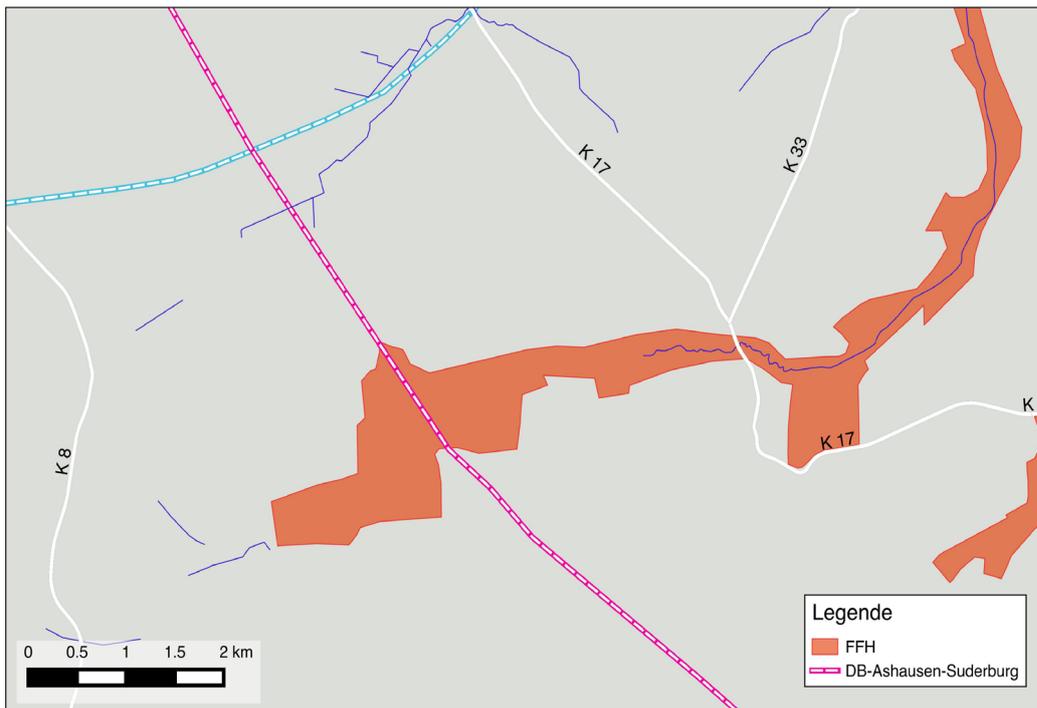
Ashausen-Suderburg FFH-Gebiete

Ashausen-Suderburg FFH-Gebiet 2626-331 Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze



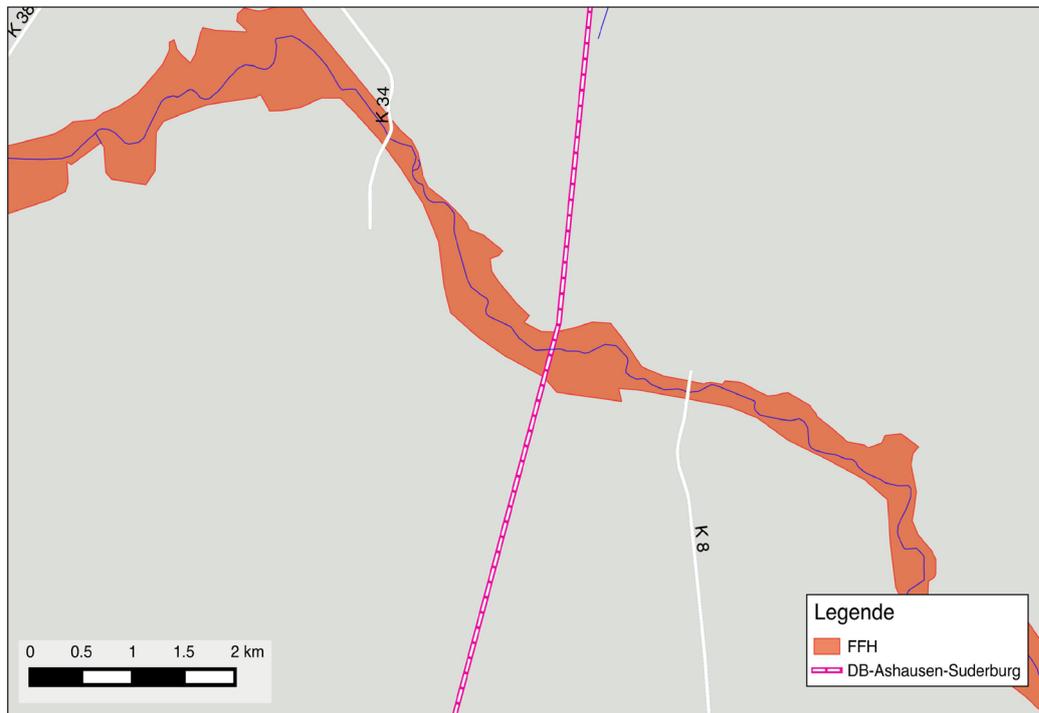
Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Ashausen-Suderburg FFH-Gebiet 2628-331 Ilmenau mit Nebenbächen



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

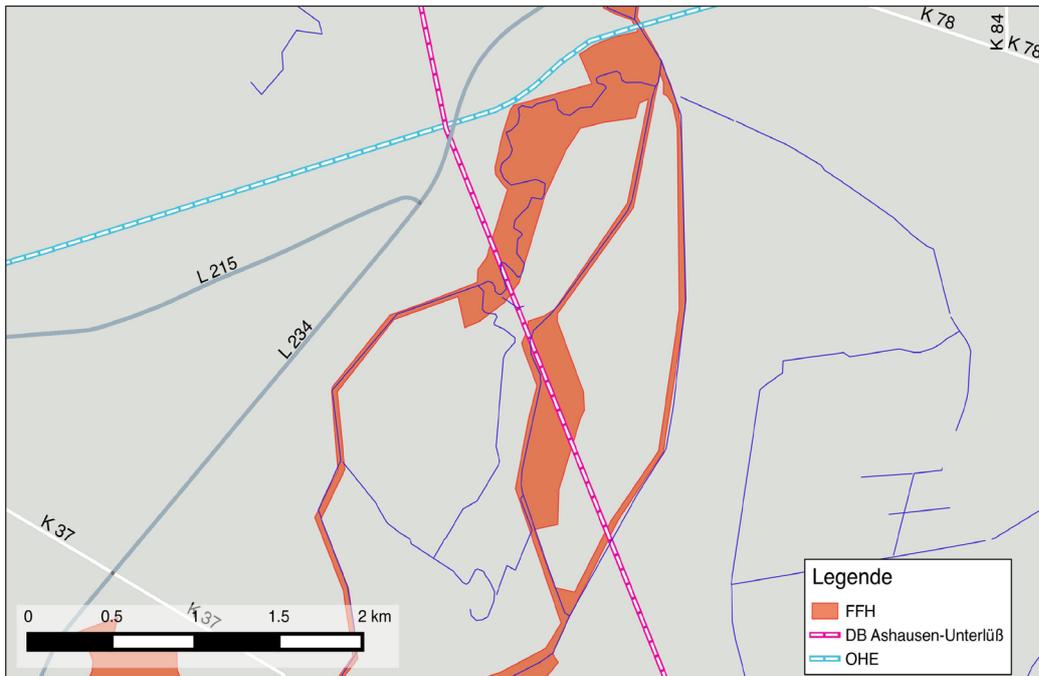
Ashausen-Sudenburg FFH-Gebiet 2628-331 Ilmenau mit Nebenbächen



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

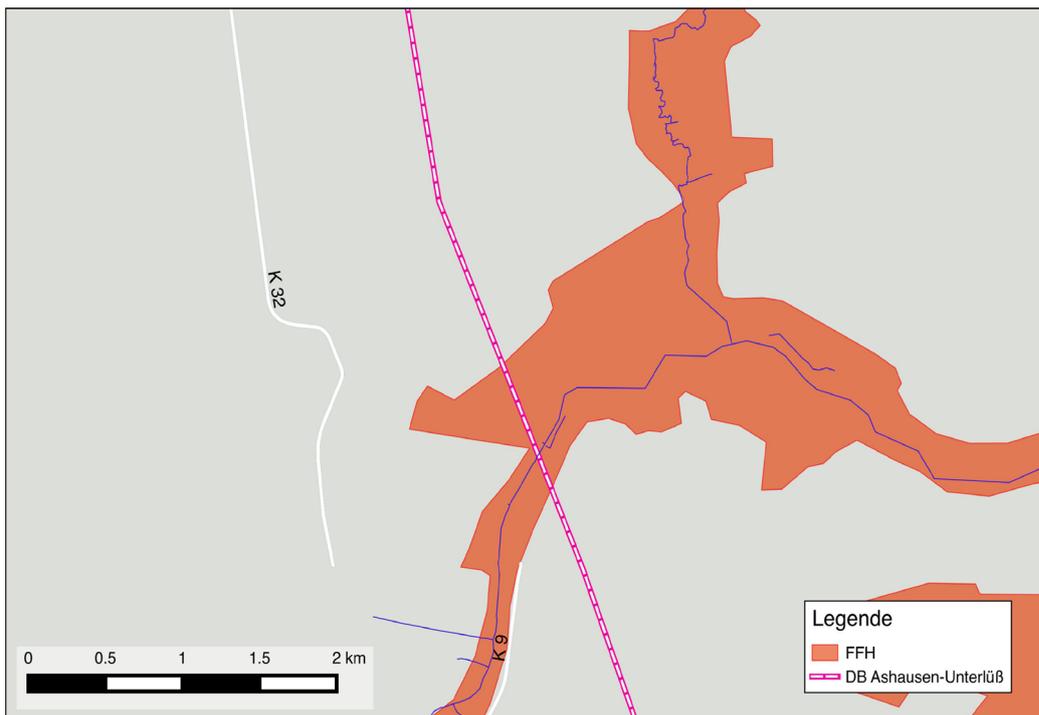
Ashausen-Unterlüß FFH-Gebiete

Ashausen-Unterlüß FFH-Gebiet 2626-331 Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Ashausen-Unterlüß FFH-Gebiet 2628-331 Ilmenau mit Nebenbächen



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

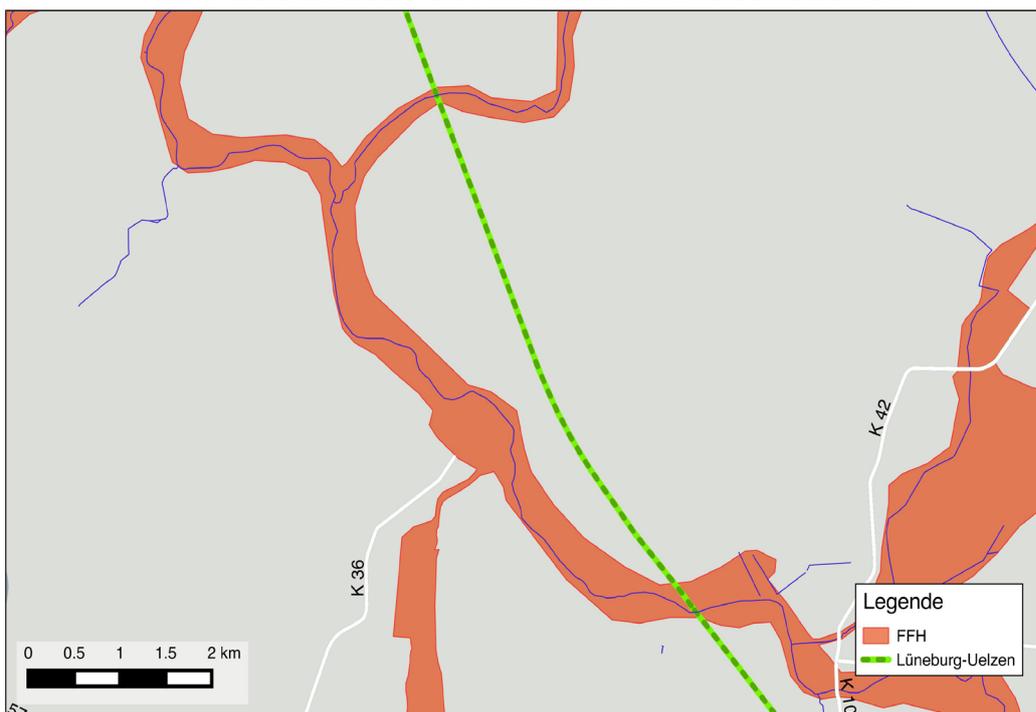
Lüneburg-Uelzen FFH-Gebiete

**Lüneburg-Uelzen
FFH-Gebiet 2628-3311 Ilmenau mit Nebenbächen**



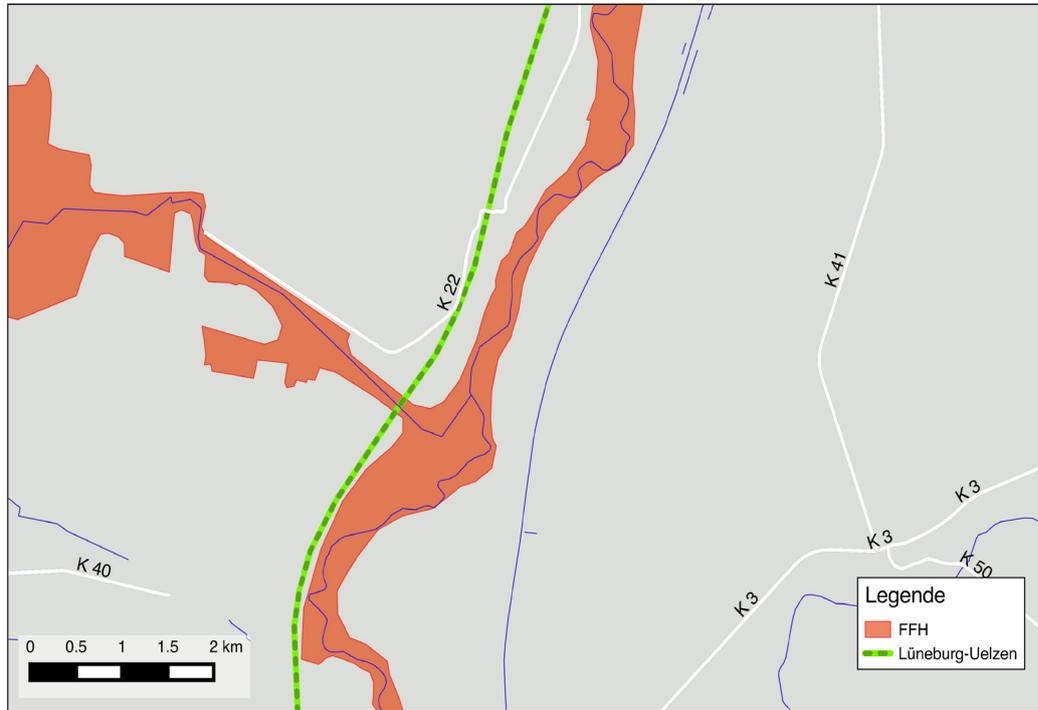
Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

**Lüneburg-Uelzen
FFH-Gebiet 2628-3311 Ilmenau mit Nebenbächen**



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

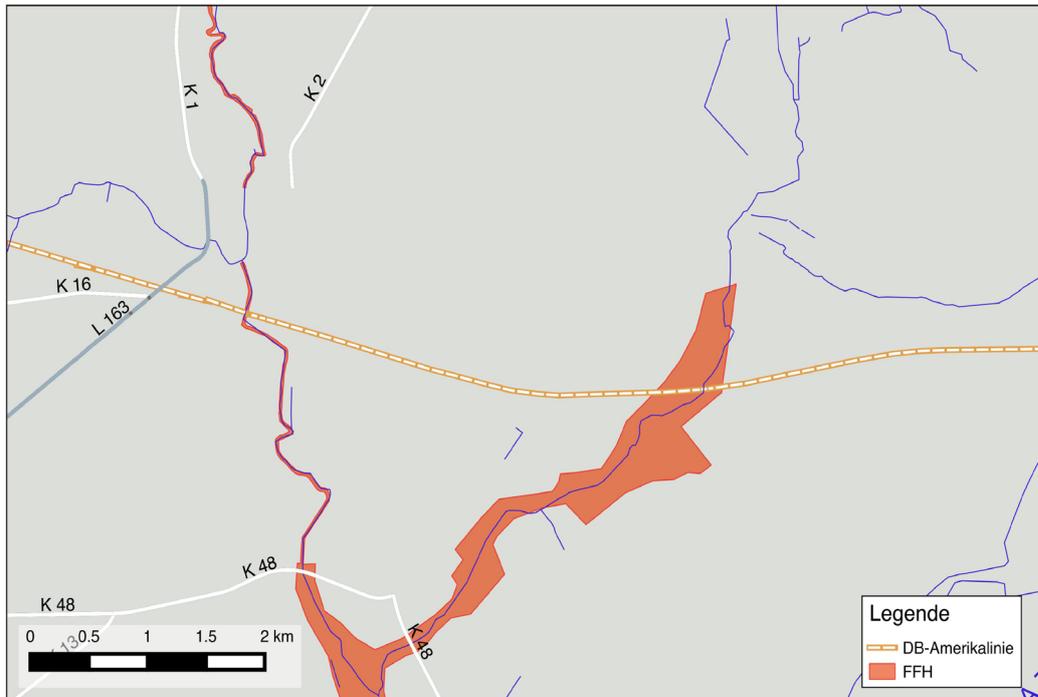
Lüneburg-Uelzen FFH-Gebiet 2628-3311 Ilmenau mit Nebenbächen



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Amerikalinie FFH-Gebiete

Amerikalinie FFH-Gebiet 2924-331 Böhme



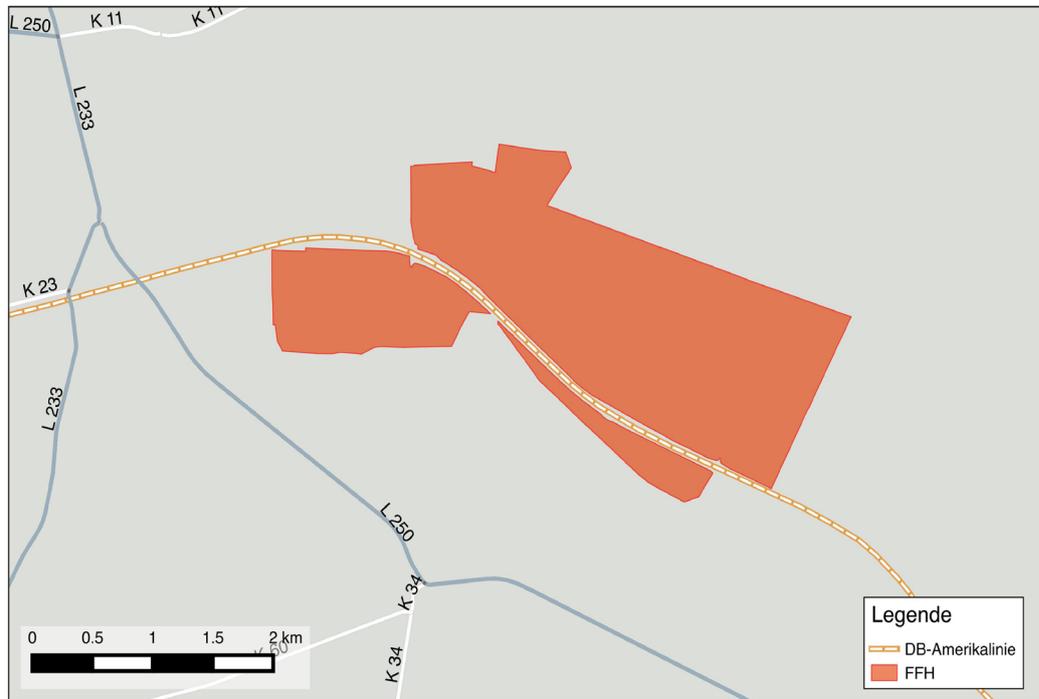
Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Amerikalinie FFH-Gebiet 3026-301 Örtze mit Nebenbächen



Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Amerikalinie FFH-Gebiet 2928-331 Bobenwald

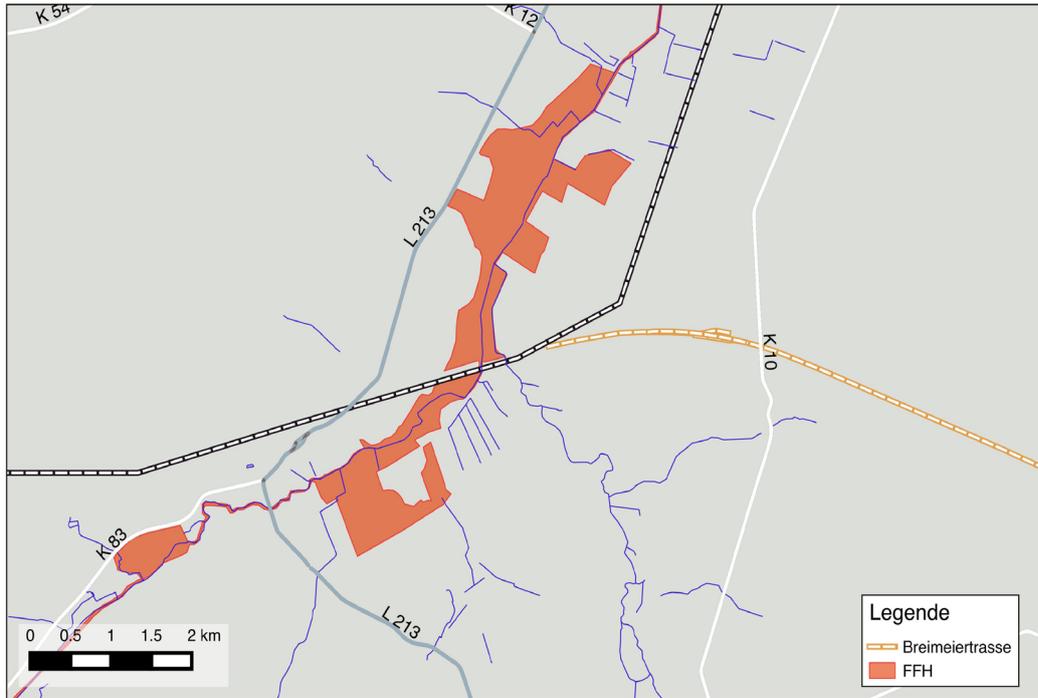


Wir haben das FFH-Gebiet Bobenwald nicht in der Bewertungstabelle als R- oder Z-Kategorie aufgeführt, obwohl hier dieses mitten durch das FFH-gebiet führt, allerdings auf einem FFH-freien Korridor. Wir sehen hier aber, dass mit überbrückenden Massnahmen einer Trennwirkung vorgebeugt werden kann.

Bei der zuvor dargestellten Örtze mit Nebenbächen gehen wir ohne weitere Prüfung wir von Darstellungsfehlern in unserer Trasse aus. Insofern ist diese Querung sehr wahrscheinlich nicht vorhanden. Hier wären die Original-Shapes der DB hilfreich gewesen.

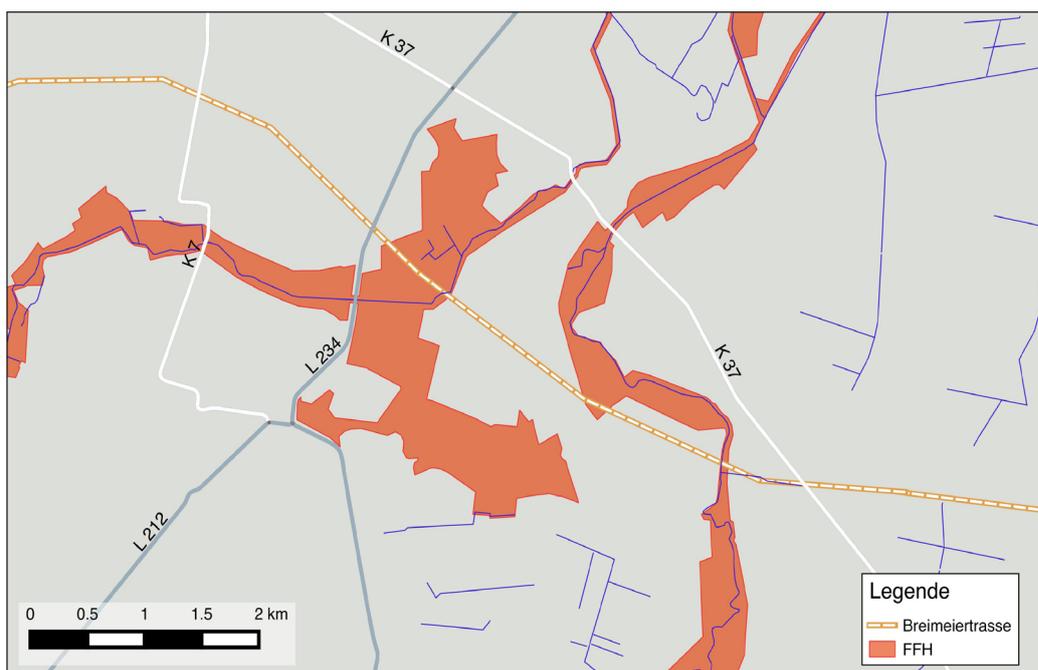
Breimeiertrasse FFH-Gebiete

Breimeiertrasse FFH-Gebiet 2526-331 Seeve



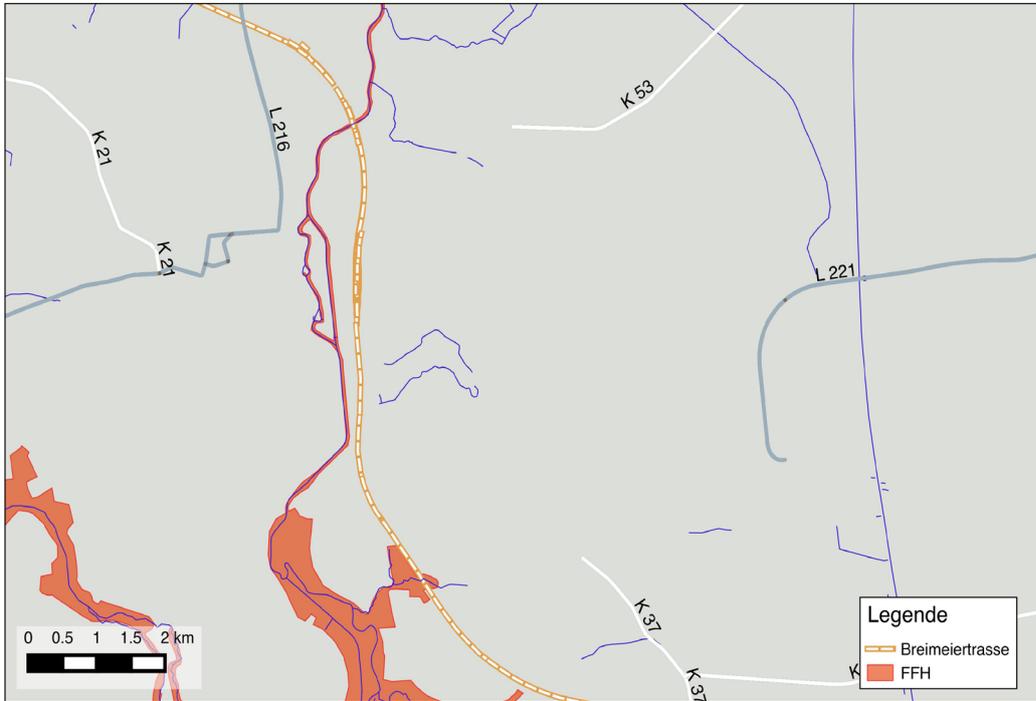
Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Breimeiertrasse FFH-Gebiet 2626-331 Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze

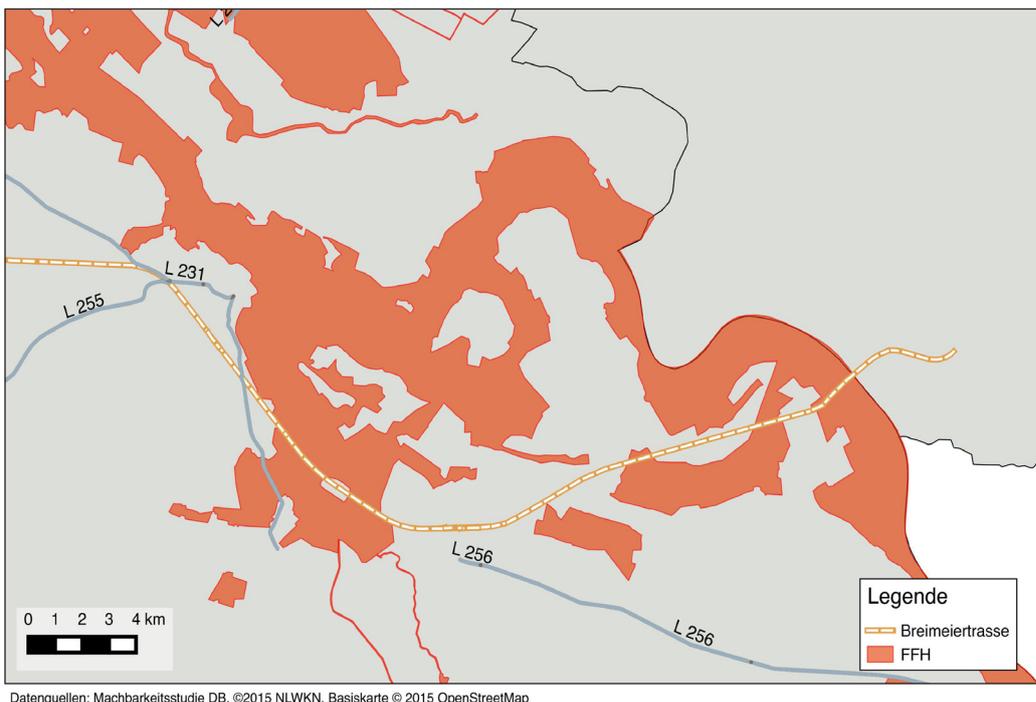


Datenquellen: Machbarkeitsstudie DB. ©2015 NLWKN, Basiskarte © 2015 OpenStreetMap

Breimeiertrasse FFH-Gebiet 2628-331 Ilmenau mit Nebenbächen



Breimeiertrasse FFH-Gebiet 2528-331 Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht



Quellenverzeichnis

[1] Untersuchung Naturschutzkriterien Dialogforum „Schiene Nord“, Forum Pro Lebensqualität e.V., 30.8.2015

[2] Koordination in der Raumplanung, Dietrich Fürst, Ansgar Rudolph, Karsten Zimmermann, Springer Fachmedien, 2003

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 Machbarkeitsstudie 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.

Vi.S.d.P.:

Holger Mayer

Roggenstieg 1

21376 Eyendorf

Forum Pro Lebensqualität e.V.

E-Mail : info@forum-pro-lebensqualitaet.de

Website: www.forum-pro-lebensqualitaet.de

BI Nordheide

E-Mail : info@bi-nordheide.de

Website: www.bi-nordheide.de

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

