

NEIN zur Breimeier-Trasse

Positionspapier der Anrainerinitiative Dahlenburg zum VCD-Vorschlag einer Gütertransportstrecke durch die Region Lüneburg-Dannenberg

Dieser Trassenverlauf von den Häfen im Bremer Raum und in Hamburg über Buchholz, Lüneburg, Dahlenburg, Dannenberg, Dömitz nach Wittenberge war beim ersten Termin des Dialogforums-Schiene-Nord vom VCD als eine Alternative zur Y-Trasse eingebracht worden. In einer Studie beziffert der VCD die Verkehrskapazität dieser Strecke mit etwa 220 bis zu 1500 m langen Güterzügen pro Richtung und Tag bei 100 bis 120 km/h, rund um die Uhr. Die Anrainerinitiative Dahlenburg lehnt diese Trasse aus folgenden Gründen ab:

- > Mit dem vorgeschlagenen intensiven Güterzugverkehr würde eines der letzten halbwegs **intakten zusammenhängenden Landschaftsgebiete** mit dem größten Mischwaldgebiet Norddeutschlands (Göhrde) für immer zerschnitten. Von Lüneburg bis Dömitz wären Menschen und Tiere in und um etwa 30 Ortschaften Tag und Nacht dem Trassenverkehr ausgesetzt – so in Lüneburg, Wendisch Evern, Vastorf, Aljarn, Rohstorf, Bohndorf, Bavendorf, Dumstorf, Lemgrabe, Seedorf, Ahndorf, Neetzendorf, Oldendorf, Eichdorf, Pommoissel Tangsehl, Leitstade, Harlingen, Hitzacker, Streetz, Pisselberg, Dannenberg, Breese, Gümse, Sipnitz, Quickborn, Kaltenhof, Brandleben.
- > Bei Realisierung ist mit **massiven Behinderungen der Land- und Forstwirtschaft** zu rechnen. Allein zwischen Lüneburg und Dannenberg gibt es derzeit 31 höhengleiche Bahnübergänge, 17 Bahnbrücken über Straßen/Wirtschaftswege und 8 Straßenbrücken über Gleise. Von diesen Bahn-Querungen würden aus Sicherheitsgründen die meisten geschlossen und damit Land- und Forstwirte sowie Ver- und Entsorger zu komplizierten und kostspieligen Umwegen gezwungen, die teilweise erst ausgebaut werden müssten. Das hieße dann auch, weite und zeitraubende Umwege für viele Anwohner, Feuerwehren, Notärzte, Rettungswagen, Jäger usw. Brücken müssten aufwändig erneuert oder umgebaut werden. (Diese zusätzlichen Kosten finden bisher keine Berücksichtigung).
- > Offensichtlich wurde der VCD-Vorschlag in Unkenntnis der „herausragenden Bedeutung“ des betroffenen Naturraums und seines internationalen Status entwickelt. So ist z.B. für folgende **„Schutzgebiete von nationaler und internationaler Bedeutung“** mit gravierenden Folgen durch Gütertransporte zu rechnen*:
 - C-Gebiete des Biosphärenreservats „Niedersächsische Elbtalau“,
 - Naturschutzgebiet (NSG) „Binnendünen bei Klein Schmölen“ und NSG „Löcknitztal Altlauf“ im Naturpark Mecklenburgisches Elbtal als Teil des UNESCO-Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe,
 - EU-Vogelschutzgebiet „Drawehn“

Weitere gefährdete Schutzgebiete sind z.B.: Lüneburger Ilmenauniederung mit Tiergarten, Großvogel-Lebensraum bei Bavendorf, Kateminer Mühlenbach, Dahlenburger Moor, Mausetal mit Mausermoor und mehrere Bereiche von Landschaftsschutzgebieten der Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg.

„Europarechtlich geschützte Lebensräume (Biotope)“ wie z.B. „Natürliche nährstoffreiche Seen“, „Dünen mit offenen Grasflächen“, „magere Flachlandwiesen“, Hartholzauenwälder usw. werden durch die vorgesehene Trasse erheblich beeinträchtigt bzw. flächenhaft zerstört.

Zahlreiche **streng geschützte Tierarten** in diesen Gebieten sind durch Überbauung und Störungen in ihrer Existenz bedroht, z.B. **Brutvögel** wie Kraniche, Schwarzstörche, Wachtelkönige; **Amphibien** wie Kammmolch, Rotbauchunke*, Kreuzkröte und **Säugetiere** wie Biber und Fischotter.

Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass natur- und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch eine Realisierung der Planung eintreten würden. Dabei handelt

* siehe dazu auch den separaten „Anhang zum Positionspapier der Anrainerinitiative Dahlenburg“

es sich nicht um Einzelfälle, sondern um massive Verstöße gegen das Artenschutzrecht in zahlreichen Fällen.

> Die bislang vom VCD genannten, eher spekulativen **Kosten** für den Neubau und den sog. Breimeier-Ausbau der Trasse werden bei weitem nicht ausreichen. Handelt es sich doch insgesamt überwiegend um eine Neubaustrecke. Der Gleiskörper der Wendlandbahn von Lüneburg nach Dannenberg (etwa 1/3 der Strecke) ist mit fast 150 Jahren überaltert und müsste wohl abgerissen und neu aufgebaut werden, ebenso wie zahlreiche Brücken und Untertunnelungen. Allein die Kosten für die Querung der Elbtalauen und den Neubau einer zweigleisigen Eisenbahnbrücke über die Elbe sind kaum zu kalkulieren. Die seit Jahren laufenden Trassendebatten gehen von Prognosen über ständige Zuwächse von Warenströmen aus, die im Dialogforum mit Sicherheit hinterfragt werden – verbunden mit Vorschlägen für eine verstärkte Auslastung des Elbeseitenkanals und eine weiträumige Verteilung der Güterzugverkehre über das weitgehend vorhandene Schienennetz.

> Da der Standort **Gorleben** noch immer nicht aus dem Endlager-Suchverfahren herausgenommen wurde, wäre mit der Umsetzung des VCD-Vorschlags beste Anbindung an das Schienennetz gegeben und damit möglicherweise ein Präjudiz für ein Atommüllendlager Gorleben geschaffen. Was das bedeutet, wissen wir als Anrainer der Castor-Transportstrecke zur Genüge.

> Wie bei anderen Trassen auch hätte der Gütertransport erhebliche Beeinträchtigungen der Lebens-, Arbeits- und Wohnumstände von tausenden Menschen rechts und links der Strecke zur Folge. Durch Dauerbelärmung, Erschütterungen, Staub, Elektrosmog u.ä. sind schwerwiegende psychische und physische **Gesundheitsschäden** zu befürchten. Außerdem ist mit deutlichen Wertverlusten von Eigentum/Immobilien zu rechnen.

Wegen all der genannten gravierenden Auswirkungen ist nach Auffassung der Anrainerinitiative Dahlenburg das Konzept von Breimeier/VCD inakzeptabel.

Anhang zum „Positionspapier der Anrainerinitiative Dahlenburg“

Güterzugtrasse Lüneburg-Dannenberg-Dömitz-Wittenberge: negative Auswirkungen auf Schutzgebiete und Schutzgüter von herausragender Bedeutung

Als Alternative zur sogenannten Y-Trasse, einem geplanten Projekt für eine Eisenbahn-Neubaustrecke zur Aufnahme des Güterverkehrs von den Seehäfen Bremen und Hamburg Richtung Süden, ist ein Aus- bzw. Neubau einer Verbindung, die u.a. von Lüneburg über Dannenberg und Dömitz nach Wittenberge führt, ins Gespräch gebracht worden. Die Güterzugtrasse wäre zweigleisig und würde sowohl tagsüber als auch nachts im Fünf- bis Zehnminuten-Takt mit Geschwindigkeiten von 100-140 km/h befahren.

Der Vorschlag für diese Alternative ist offensichtlich unter Unkenntnis der herausragenden Bedeutung des betroffenen Naturraums und seines internationalen Schutzstatus erfolgt. Im Folgenden wird daher als Übersicht dargestellt, für welche Schutzgebiete und für welche Bestandteile bzw. Schutzgüter mit gravierenden Folgen zu rechnen ist. Die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

1. Schutzgebiete von nationaler und internationaler Bedeutung

- Naturschutzgebiet (NSG) „Binnendünen bei Klein Schmölen“ und NSG „Löcknitztal Altlauf“ im Naturpark Mecklenburgisches Elbtal als Teil des UNESCO-Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe
- C-Gebiete des Biosphärenreservats „Niedersächsische Elbtalau“:
 - C-50 Elbvorland Langendorf/Damnatz
 - C- 51 Langendorf/Kaltenhof
 - C-62 Seybruch
 - C-63 Quickborner Wiesen
 - C-54 Feuchtgrünland bei Nienwedel
 - C-55 Jeetzelniederung bei Streetz
- EU-Vogelschutzgebiet V26 „Drawehn“
ca. 750 m südlich und 1.200 m nördlich der Bahnstrecke Höhe Grünhagen/Posade

2. Weitere Schutzgebiete bzw. Bereiche von herausragender Bedeutung für den Naturschutz

- NSG Lüneburger LÜ 00282 „Ilmenauniederung mit Tiergarten“
- Großvogellebensraum von landesweiter Bedeutung bei Bavendorf sowie zwischen Sarrenseck und Hitzacker
- Kateminer Mühlenbach
- Dahlenburger Moor
- Mausetal mit Mausermoor
- mehrere Bereiche von Landschaftsschutzgebieten (LSG) der Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg

3. Betroffene europarechtlich geschützte Lebensräume (Biotope) und Arten

3.1 FFH-Lebensraumtypen

Für folgende gemäß FFH-Richtlinie¹ geschützte Lebensraumtypen ist durch Überbauung und Störungen direkt oder indirekt mit erheblichen Beeinträchtigungen bzw. flächenhaften Zerstörungen zu rechnen:

- LRT 3150 - „Natürliche nährstoffreiche Seen“ (8,1 ha)
- LRT 2330/ 6120*1) - „Dünen mit offenen Grasflächen“/ Trockene, kalkreiche Sandrasen (2,2 ha)
- LRT 6510 - „Magere Flachland-Mähwiesen“ (10,8 ha)
- LRT 6440 - Brenndoldenwiesen
- LRT 91 E0* - Erlen- und Eschenwälder und Weichholzauen an Fließgewässern
- LRT 91F0 - Hartholzauenwälder mit Eiche, Ulme und Esche
- LRT 9190 - Alte bodensaure Eichenwälder

Die Lebensraumtypen 6120* (Trockene, kalkreiche Sandrasen) und 91 E0* (Erlen- und Eschenwälder und Weichholzauen an Fließgewässern) werden als prioritär eingestuft, das heißt, dass sie vom

¹ FFH-Richtlinie: Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG DES RATES); EU-Vogelschutzrichtlinie: Richtlinie 79/409/EG der Kommission vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten

Verschwinden bedroht sind und dass die Europäische Gemeinschaft eine besondere Verantwortung für deren Erhaltung hat, weil ihr Verbreitungsschwerpunkt in Europa liegt.

3.2 Streng geschützte Arten

Für folgende gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit der FFH-Richtlinie und der EU-Vogelschutzrichtlinie streng geschützte Arten ist durch Überbauung und Störungen direkt oder indirekt mit erheblichen Beeinträchtigungen (Tötung, Störung, Zerstörung oder Beschädigung von Lebensstätten) zu rechnen:

- Amphibien
Kammolch, Rotbauchunke, Knoblauchkröte, Laubfrosch, Moorfrosch, Kreuzkröte, insbesondere in deichnahen qualmwasserbeeinflussten Bereichen und an ehemaligen Bodenentnahmestellen

- Vögel
Rotmilan, Schwarzmilan, Kranich, Knäkente, Graugans, Zwergtaucher, Wiesenlimikolen, Schwarzstorch, Wachtelkönig als Brutvögel

Für Gastvögel liegen Flächen von internationaler Bedeutung, z.B. zwischen Damnatz und Dömitzer Brücke, vor

- Säugetiere

Biber, Fischotter

Der gesamte Jeetzelabschnitt von unterhalb des Pumpwerkes an der alten Jeetzel bis zur Bahnbrücke Streetz bildet zusammen mit den ufernahen Bereichen einen Biber- und Fischotter-Lebensraum von sehr hoher Bedeutung.

4. Bewertung

Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass natur- und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch eine Realisierung der Planung eintreten würden. Dabei handelt es sich nicht um Einzelfälle, sondern um massive Verstöße insbesondere gegen das Artenschutzrecht in zahlreichen Fällen.

Beispielhaft sei auf das ohnehin schon gefährdete Vorkommen der Rotbauchunke verwiesen, das von einer Zerschneidung betroffen und in der Folge in seinem Bestand konkret vom Aussterben bedroht wäre.

Die niedersächsischen Vorkommen gehören zu den westlichen Ausläufern des Gesamtverbreitungsgebietes, wo die Bestände der Rotbauchunke während der letzten 100 Jahre besonders stark zurück gegangen sind. Heutige Nachweise beschränken sich in Niedersachsen auf die Elbtalniederung. Ein letztes linkselbisches Vorkommen außerhalb der Elbtalaue bei Almstorf im Landkreis Uelzen ist vor wenigen Jahren erloschen.

Der Gesamtbestand umfasst im Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue“ im Amt Neuhaus, in der Gartower Elblandschaft und in der Dannenberger Marsch nach Angaben des NLWKN noch ca. 3.000 Individuen. Dauerhafte kopfstärke Populationen mit mehr als 80 rufenden Männchen befinden sich bei Langendorf und Kacherien. Der Bestand in der Dannenberger Marsch scheint sich nach rückläufiger Entwicklung Anfang der 2000er Jahre momentan stabilisiert zu haben.

Insgesamt besteht für die Art in der westlichen Dannenberger Marsch jedoch eine akute Gefahr des Aussterbens der letzten Restbestände. Dieser Bereich stellt zugleich den aktuellen nordwestlichen Gesamtarealrand der Rotbauchunke auf linkselbischer Seite dar. Erhebliche Zerschneidungseffekte bestehen schon heute durch die B 191. Daher sind hier auch Leiteinrichtungen für Amphibien vorhanden. Durch einen Neubau der Bahntrasse würde es neben einer direkten Schädigung von Lebensräumen zu einer Verinselung der Teilpopulationen kommen. Dabei handelt es sich um Isolationseffekte, die das Risiko des Aussterbens der Art an ihrer westlichen Arealgrenze noch einmal deutlich erhöhen würden.

Daher würde eine entsprechende Prüfung sicherlich zu dem Ergebnis kommen, dass auch ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren hier nicht zu einer Genehmigungsfähigkeit der Planung führen kann.