

Dialogforum Schiene Nord (DSN): Prüfkriterien „Natur und Umwelt“

Bei der Definition und Konkretisierung des Umweltbegriffs in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVP-Gesetz (UVPG) werden bei Umweltprüfungen folgende Untersuchungsbe-
reiche („Schutzgüter“) benannt:

- „1. Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit,
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern“.

Da eine vollständige Umweltprüfung zeit- und kostenaufwendig nur über um-
fangreiche Gutachten zu klären ist, kann das im Rahmen des Dialogforums nicht
geleistet werden. In diesem frühen Planungs- und Diskussionsstadium ist des-
halb eine **Auswahl und Gewichtung der entscheidungserheblichen Indikato-
ren (Kriterien)** erforderlich. Für eine vergleichende Betrachtung der vorliegen-
den Trassenvarianten sind **einheitliche Bewertungskriterien** erforderlich, die
praktikabel sein müssen.

Diesbezüglich ist festzustellen, dass die von der Deutschen Bahn AG (DB AG)
im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
(BMVI) Ende 2013 vorgelegte „Machbarkeitsstudie“ den heutigen Anforderun-
gen nicht mehr gerecht wird, da sie

1. nicht alle vorliegenden Trassenvarianten enthält und
2. wichtige qualitative Bewertungen fehlen.

Das für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 verantwortliche
BMVI hat deshalb für eine Vorlage der notwendigen Untersuchungen und Daten
zu sorgen. Dieses sollte möglichst frühzeitig erfolgen, um eine sachlich fundier-
te nachvollziehbare Variantenauswahl (Alternativenprüfung) bei der zur Auf-
stellung des Bundesverkehrswegeplans zu ermöglichen, aber auch um den an-
stehenden Planungsprozess effektiv zu beschleunigen.

Zur Abschätzung und vergleichenden Bewertung der voraussichtlichen Auswir-
kungen der verschiedenen Trassen auf die Umwelt ist aus pragmatischen Grün-
den eine abgeschichtete Vorgehensweise sinnvoll. Zunächst einmal müssen die
wesentlichen Wirkfaktoren über geplante Trassenbreiten bzw. –Verbreiterungen
und die zusätzlich geplanten Verkehre für alle Trassen möglichst konkret vorlie-
gen. In einem ersten Schritt im Rahmen des Dialogforums sind folgende **überge-
ordnete Kriterien** zu den „Schutzgütern“ nach UVPG für eine **vergleichende
Trassenbewertung**¹ besonders wichtig und aussagekräftig:

¹ Dieses beinhaltet noch nicht die weitergehenden Anforderungen, die im Grundsatz für alle Trassenvarianten
gelten (sollten).

1) Betroffenheit des Menschen durch Lärmimmissionen

Neben einer quantitativen Darstellung der Anzahl der Betroffenen ist eine trassenbezogene qualitative Bewertung der betriebsbedingten Veränderungen auf Grundlage der VerkehrslärmSchutzVerordnung (ohne Schienenbonus) erforderlich und über Lärmkarten wie denen des Eisenbahn-Bundesamtes zu bewerten.

Dabei sind zumindest folgende Abstufungen – getrennt nach Tag- und Nachtbelastung Dezibel(A) - zu erfassen und sachgerecht zu bewerten²:

40-49, 50-59, 60-69, 70-80, über 80.

Der damit verbundene Aufwand ist innerhalb des DSN nicht zu leisten.

Angesichts der unterschiedlichen Lärmbelastungen ist eine monetäre Bewertung dessen ebenso möglich (und sinnvoll) wie eine entsprechende – variantenbezogene - Erfassung der notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Abschirmung von Lärm.

Zudem ist das Problem kumulativer Lärmwirkungen verschiedener Verkehrswege – auch im Trassenvergleich – zu bewerten.

2) Barrierewirkung für den Menschen

Neben dem Nutzen der verschiedenen Trassenneu- oder Ausbaumaßnahmen ist auch deren Barrierewirkung quantitativ und qualitativ zu bewerten: So können für alle Anwohner im Trassenbereich mehr (Neubau) oder weniger (Ausbau) große Nachteile durch die Barrierewirkung durch den Zeitverlust und die Kosten der damit verbundenen Umwege entstehen.

3) Landschaft

Weil die **Zerschneidungswirkung** von Verkehrswegen im dicht besiedelten Mitteleuropa ebenso wie deren **Barrierewirkung** ein zunehmendes Problem darstellt, sollte dieses anhand vorliegender Karten bei den verschiedenen Trassenvarianten vergleichend bewertet werden.

² Hierzu können Vorschläge gemacht werden, auch für eine Monetarisierung zur Berücksichtigung bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung..

4) Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und Biodiversität (Naturschutz)

Durch vorliegende Karten ist die Betroffenheit der für den Naturschutz wertvollen Bereiche, insbesondere der europäischen FFH- und Vogelschutzgebiete abzuschätzen. Vorbehaltlich einer bei Berührung im späteren Zulassungsverfahren immer erforderlichen FFH-Verträglichkeitsprüfung lässt sich bereits heute eine Projektauswahl treffen, weil (europa)rechtlich vorgegeben ist, dass eine Trassenvariante bei einer möglichen erheblichen Beeinträchtigung eines solchen Schutzgebiets zugunsten einer anderen ausscheidet, die zu keinen derartigen oder deutlich geringeren Beeinträchtigungen³ führt. Das Durchschneiden eines FFH- oder Vogelschutzgebietes ist aufgrund des damit verbundenen Flächenverbrauchs und der weit darüber hinaus gehenden Störungszone immer als erhebliche Beeinträchtigung anzusehen.

Sollte eine vertiefende Betrachtung bei der Trassenauswahl notwendig sein, so kann und sollte die Betroffenheit weiterer Schutzgebiete wie z. B. von Natur- und Landschaftsschutzgebieten, geschützten Landschaftsbestandteilen und Kriterien des Artenschutzes mit herangezogen werden, die spätestens auf der Projektzulassungsebene obligatorisch sind.

5) Flächenbedarf (Boden)

Die flächenmäßige Inanspruchnahme des Schutzguts „Boden“ ist für die vorliegenden Trassen nicht nur quantitativ vergleichend zu betrachten, sondern, soweit mit vorliegendem Kenntnisstand⁴ möglich, auch qualitativ.⁵ Letzteres heißt, dass neben den für Naturschutz besonders wertvollen Lebensräumen (z. B. Naturwaldökosysteme, Moore, Feuchtwiesen, Trockenrasen, Fließ- oder Stillgewässer) auch die unterschiedlich hohe Wertigkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen zu bewerten ist. Auch wenn hierzu vermutlich alle wesentlichen Informationen durch Kartengrundlagen vorliegen, ist der Aufwand einer qualitativen Auswertung im Dialogforum selbst nicht zu leisten.

6) Mögliche Auswirkungen auf Gewässer

Beim Schutzgut „Wasser“ ist zumindest das mögliche Gefahrenpotential durch betriebsbedingte Stör- oder Unfälle bei ggf. berührten

- Wasser- oder Heilquellenschutzgebieten
- Trinkwassergewinnungsgebieten,
- Fließ- und Stillgewässern (Seen u. Teichen)

kartographisch zu erfassen und über worst case-Annahmen umweltvorsorgeorientiert – vergleichend - zu bewerten.

³ Maßgeblich sind hier die wertgebenden Arten und Lebensräume und die gebietsbezogenen Schutz- und Erhaltungsziele.

⁴ Z. B. über vorliegende Bodenkarten

⁵ Das Ergebnis ist für die NKU verwertbar.

Fazit:

Eine Reduzierung auf möglichst wenige aussagefähige Kriterien ist im Dialogforum erforderlich, um im vorgegebenen Zeitrahmen zu einem Ergebnis zu kommen.

Darüber hinaus sind für den nachfolgenden Planungsprozess zur Trassenfindung viel mehr und weiter gehende Kriterien mit dem damit verbundenen Untersuchungsaufwand erforderlich. Dieses sollte so früh wie möglich erfolgen.

Gez. Dr. Walter Feldt
(Ergebnis AK „Natur und Umwelt“ im DSN)