naturschutzverband niedersachsen e.V.
Vereinigung Niedersächsischer Natur -und Umweltorganisationen

Anerkannter Verband gemäß § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz

Alleestraße 1, Eingang Nienburger Straße
30167 Hannover
Tel. (0511) 700 02 00, Fax (0511) 70 45 33
buero.hannover@naturschutzverband.de
www.naturschutzverband.de

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G 12
Stichwort „BVWP 2030
Invalidenstraße 44
D 10115 Berlin

Hannover, 28.04.2016

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030

Projekt:2-06-VO1 ABS/NBS Hannover Bielefeld

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NVN) als anerkannter Umweltverband lehnt die im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit vordringlichem Bedarf vorgesehene Neubautrasse zwischen Minden und Hannover mit allem Nachdruck ab.
Der Referentenentwurf weist erhebliche Defizite bzgl. des oben genannten Abschnittes auf. Die laut Unterlagen vorgenommenen Alternativenprüfungen (§ 15 Abs. 1 und 5 BNatSchG) sind in keiner Weise nachvollziehbar.

In den Jahren 2003 /2004 wurde schon einmal über einen eventuellen Trassenausbau diskutiert. Dabei wurde als mögliche Alternative ein trassennaher Ausbau in Betracht gezogen. Diese Variante wurde von sämtlichen Betroffenen der Region favorisiert. Es ist unverständlich, weshalb diese Variante im vorliegenden Entwurf nicht als Vergleichsalternative in Betracht gezogen wird. Die Belastungen für Umwelt und Anwohner sind bei einem Trassennahenausbau im Vergleich zum nun vorliegenden Plan maßgeblich geringer, wenn der Ausbau mit angemessenen Lärmschutzmaßnahmen verbunden ist und dabei *„die technischen Möglichkeiten der Lärmminderung an der Quelle bestmöglich ausgeschöpft. werden"* (Zitat Bundesverkehrswegeplan 2030, 9.3.).

Ebenfalls weisen wir darauf hin, dass veraltetes Kartenmaterial verwendet worden ist. So wurde im Bereich Seelze die Neubaugebiete östlich des FFH-Gebietes „Laubwälder südlich Seelze" nicht dargestellt. Laut Kartenmaterial würde die geplante Trasse unmittelbar durch die Neubausiedlung führen. Wir weisen deutlich darauf hin, dass vorhandene und genehmigte bzw. in Planung befindliche Bauleitpläne (B-Plan und FNP) zu berücksichtigen sind.

Bezüglich der Dringlichkeitseinstufung weisen wir darauf hin, dass die Projekte mit einem „Vordringlichen Bedarf" (VB) meist ein hohes Umweltrisiko aufweisen. Aus naturschutzfachlicher und –rechtlicher Sicht ist nicht nachvollziehbar, wie die Trassenplanung durch hochgradig gefährdete Lebensräume geführt wird. Dies spielt aber offensichtlich in den dargestellten Unterlagen keine Rolle. Ein pauschaler Hinweis auf die raumordnerische Bedeutung reicht aus, um VB-Status zu erhalten.

Durch eine Neubaustrecke würden in den ländlichen Räumen wichtige landwirtschaftliche Flächen verloren gehen. Der Verlust von Flächen kann für kleinbäuerliche Betriebe existenziell sein. Tauschflächen stehen im ausreichenden Maße im Plangebiet nicht zur Verfügung. Die geplante Trasse hätte enorme negative Auswirkungen auf die ländlichen Strukturen.

Im nachfolgenden gehen wir auf einige Sachverhalte näher ein.

Trassenverlauf Porta Westfalica – Bückeburg/Stadthagen

Die geplante Neubautrasse (NBS) führt unmittelbar am Naturschutzgebiet (NSG) „Bückeburger Niederung" (NSG HA 00141) vorbei. Auch das Gebiet rund um das Naturschutzgebiet „Bückeburger Niederung" ist ein wertvoller Bereich für Brut- und Gastvögel. In den Niedersächsischen Umweltkarten (https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GlobalNetFX_Umweltkarten/, Stand 19.04.2016) ist hier ein Großvogellebensraum von landesweiter Bedeutung ausgewiesen. Die „Bückeburger Niederung" ist ein wichtiges Nahrungshabitate für Groß- und Greifvögel z.B. für Seeadler, Schwarz- und Weißstorch. In den letzten Jahren haben sich mittlerweile sechs Weißstorch Brutpaare in unmittelbarer Nähe zum Naturschutzgebiet angesiedelt gerade aufgrund des guten Zustandes des Gebietes.

Im Süden des Naturschutzgebietes der „Bückeburger Niederung" innerhalb der im Referentenentwurf gekennzeichneten 500 Meter breiten sog. „Wirkzone" liegt der Hauptrastplatz schützenswerter und geschützter Großvögel wie Gänse, Enten, Kraniche, Reiher und Störche sowie zahlreicher Limikolen. Diese zum Teil sehr störungsempfindlichen Arten würden mit großer Wahrscheinlichkeit durch den Bahnverkehr verdrängt (auf § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG weisen wir ausdrücklich hin), ohne dass Ausweichflächen in der Region zur Verfügung stehen.

Wie bereits oben aufgeführt, ist nicht nur das bestehende Naturschutzgebiet „Bückeburger Niederung" für den Naturschutz bedeutsam, sondern ein erheblich größeres Areal insbesondere im Westen des Naturschutzgebietes. In diesen Zonen wurden in den letzten Jahren zahlreiche Flächen mit hohem finanziellem Aufwand ökologisch aufgewertet (Renaturierung der Aue und des Schloßbaches, Einpolderungen und Schaffung von Überflutungsflächen auch für den Hochwasserschutz insbesondere für die Ortsteile Meisen und Evesen (geschützte Überschwemmungsgebiete), Anlage von Rastvogelgewässern sowie von Kleingewässern für Amphibien). Finanzielle

Unterstützungen für die Maßnahmen kamen aus öffentlichen Mitteln vom Land Niedersachsen, der EU, vom Landkreis Schaumburg, der Stadt Bückeburg und Mitteln des Fördervereins Bückeburger Niederung. Diese finanziellen Mittel wurden für die Renaturierung der Gewässerauen nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie sowie für umfangreiche Flächenankäufe aufgebracht. Auf diesen Flächen haben sich mittlerweile einzigartige Biotope entwickelt, die hochgefährdeten und sensiblen Tierarten Lebens- und Entwicklungsmöglichkeiten bieten. Das gilt insbesondere für die „Amtmannschen Wiesen" und das Mittlere Bruch nördlich des geplanten Trassenverlaufs. Die Bedeutung dieser Flächen und ihr Wert für den Naturschutz wurden in der vorliegenden Bewertung nicht berücksichtigt. Aufgrund der enormen Wertigkeit des Gebietes plant der Landkreis Schaumburg auch für diese Flächen die Erklärung zu einem Naturschutzgebiet.

Aufgrund der hohen Wertigkeit des Gebietes würde ein trassenferner Ausbau, wie er jetzt geplant ist, erhebliche Beeinträchtigungen für die Arten- und Lebensgemeinschaften für das genannte Gebiet hervorrufen. Durch die Betroffenheit von sowohl besonders als auch streng geschützten Arten ist die Entstehung des Tatbestand nach § 44 BNatSchG nicht auszuschließen.

Besonders gravierende Auswirkungen sind durch die Baumaßnahmen (Grundwasserabsenkung) für den Wasserhaushalt des Gebietes zu erwarten. Gerade im Bereich der „Bückeburger Niederung" liegen grundwasserbeeinflusste und staunasse Böden wie Gley und Pseudogley vor. Gleye und Pseudogleye sind häufig gute Feuchtwiesen- und Waldstandorte. Der Bodentyp Gley ist zudem Boden des Jahres 2016 (http://bodendesjahres130.apps-1and1.net/sample-page/gley-gefaehrdung/; Stand 22.04.2016). Die größte Gefährdung der Gleye geht in Deutschland von Grundwasserabsenkungen aus. Durch den Verlust der natürlichen Grundwasserdynamik entstehen veränderte Bedingungen für Pflanzen und Tiere. Dies wäre mit Blick auf die „Bückeburger Niederung" bis hin zum Schaumburger Wald ein erheblicher Eingriff in den Naturhaushalt. Die Folge wäre die Vernichtung der dortigen Feuchtgebiete und damit der Verlust des Lebensraums zahlreicher geschützter Arten. Zudem führt die Grundwasserabsenkung zu starken Humusverlusten in den Oberböden, da sich durch ein höheres Sauerstoffangebot die Lebensbedingungen für humuszehrende Mikroorganismen verbessern. Beim Humusabbau entstehen Kohlendioxid und weitere Gase, die den Treibhauseffekt verstärken.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass sich in der Nähe der geplanten Trasse der Mittellandkanal befindet. Es ist nicht auszuschließen, dass durch die erheblichen Eingriffe in die hydrologischen und geologischen Gegebenheiten der Mittellandkanal erheblich in Mitleidenschaft gezogen wird. Soweit bekannt ist der Kanal gerade in diesem Abschnitt nicht zusätzlich abgedichtet sodass ein Grundbruch bei Grundwasserabsenkung nicht auszuschließen ist.

Ebenfalls in diesem Bereich betroffen, ist das Waldgebiet westlich von der Ortschaft Röcke. Laut Kartendarstellung führt die geplante Trasse unmittelbar durch den Wald. Wir weisen darauf hin, dass

Niedersachsen zu einem waldarmen Bundesland gehört und Wälder auch nach den Vorgaben des Landes erhalten bleiben sollten. Aus artenschutzrechtlicher Sicht sind erhebliche Beeinträchtigungen für die Arten- und Lebensgemeinschaften nicht auszuschließen.

Wir fordern das zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf, seinen gesetzlichen Verpflichtungen nach dem Schienenausbaugesetz von 2004 nachzukommen und den sofortigen Vollzug des Bundesschienenwegeausbaugesetzes durchzuführen. Dieser gesetzliche Auftrag beinhaltet den vierspurigen Ausbau des bestehenden Streckenabschnittes zwischen Haste und Minden mit den entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen (trassennahen Ausbau). Aufgrund der oben aufgeführten Sachverhalte fordern wir – wie bisher - für den Trassenabschnitt zwischen Haste und Seelze einen trassennahen Ausbau.

Seit 2010 hat der Bund die Planungskosten, die circa 15-20% betragen, von der DB Netz übernommen. Wir fordern das Ministerium auf, eine Finanzierungsvereinbarung mit der DB Netz zu unterzeichnen. Dann kann sofort mit den Planungen für einen Ausbau der vorhandenen Trasse begonnen werden. Das ist ein klarer gesetzlicher Auftrag, der auszuführen ist.

Teilabschnitt Lindhorst – Haste/Suthfeld

Im Teilabschnitt Lindhorst – Haste/Suthfeld sind vor allem die Gemeinden Rehren A/R, Ohndorf, Hohnhorst sowie die Gemeinde Suthfeld mit den Ortschaften Helsinghausen, Kreuzriehe und Riehe von der Planung unmittelbar betroffen.

Der Niedersächsische Heimatbund hat in Zusammenarbeit mit dem Niedersächsischen Landkreistag (NLT) sowie der Niedersächsischen Akademie ländlicher Räume e.V. (ALR) ein Positionspapier „Zur Zukunft der Dörfer in Niedersachsen" entwickelt (2014).

Aus diesem Positionspapier geht hervor, dass die Abwanderung der Menschen aus den Dörfern durch die Erhöhung der Attraktivität aufgehalten werden soll.

Das geplante Vorhaben trägt nicht zur Steigerung der Attraktivität des ländlichen Raumes bei. Die Auswirkungen auf die einzelnen Dörfer sowie die Naherholung in den betroffenen Gebieten sind erheblich.

Das Gebiet (Lindhorst bis Suthfeld) dient den Menschen als Naherholungsgebiet und Ruhezone. Für die Menschen hat das Gebiet eine wertvolle und erhaltenswerte Funktion. Es ist ein stark, durch Erholungssuchende, frequentierter Raum, der sowohl von Fußgängern, Radfahrern als auch diversen Rennradfahrern etc. genutzt wird.
Bezogen auf die Gemeinde Suthfeld weisen wir darauf hin, dass bereits durch die enormen Vorbelastungen - diese sind allein für die Ortschaft Riehe Bundesautobahn (A2), Mülldeponie in Kolenfeld, 6 Windräder (3 weitere in Genehmigungsverfahren), Autobahnrasthof, Logistikzentrum

Kaufland, 380 KV-Leitung - die Grenze der Zumutbarkeit erreicht ist. Die geplante Trasse würde zu einer direkten Zerschneidung der Gemeinde Suthfeld führen (Helsinghausen / Kreuzriehe).

Aus naturschutzfachlicher und –rechtlicher Sicht ist der gesamte Raum ein Brut- und Nahrungshabitat für den Rotmilan. Im Bereich Rehren A/R und Hohnhorst sind mindestens drei Brutpaare und im Bereich Suthfeld („Fohlenstall") mindestens zwei Brutpaare (nach aktuellen Mitteilungen fünf weitere Horste im Bereich Haste / Kolenfeld / Suthfeld, 2015) von der Planung betroffen. Das Land Niedersachsen und seine Kommunen haben eine hohe Verantwortung für den Erhalt der Art. Der Rotmilan ist nach europäischen Richtlinien eine Anhang I-Art und nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG eine streng geschützte Art. In den Gebieten zwischen Lindhorst und Suthfeld sind bereits WEA in Betrieb bzw. noch in Genehmigungsverfahren. Durch einen trassenfernen Ausbau in dem Gebiet würde eine weitere Gefahrenquelle für den Rotmilan hinzukommen. Hinzu kommt noch, dass die Bahntrasse auf einem Damm geleitet werden müsste. Dieser müsste mind. 12 m hoch sein, damit wären Greifvögel bei der Jagd auf Augenhöhe mit dem Bahndamm. Es ist aus artenschutzrechtlicher Sicht nicht auszuschließen, dass das Tötungsrisiko signifikant steigt (§ 44 BNatSchG). Der Erhaltungszustand des Rotmilans in Niedersachsen ist als ungünstig eingestuft (NLWKN – Vollzugshinweise).

Zudem weisen wir darauf hin, dass sich bei der Streckenzusammenführung im Bereich „Ohndorfer Molkerei" ein Rastgebiet von landesweiter Bedeutung des Kiebitzes befindet.
Das gesamte Areal um die „Ohndorfer Molkerei" und der „Rodenberger Aue" sind wichtige Groß- und Greifvogel Brut- und Nahrungshabitate vor allem für den Weiß- und den Schwarzstorch, Baumfalke, Rohrweihe sowie Uhu.
Bezüglich der Fledermäuse ist für diesen Bereich besonders das Vorkommen des Kleinen Abendseglers (Anhang IV-Art) hervorzuheben. Der Kleine Abendsegler ist in Niedersachsen eine vom Aussterben bedrohte Art (Rote Liste Niedersachsen, 1993) sowie eine nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG besonders und streng geschützte Art. Der Erhaltungszustand des Kleinen Abendsegler ist als schlecht eingestuft (NLWKN-Vollzugshinweise).

Das Gebiet von Suthfeld / Haster Wald („Fohlenstall") und Kolenfeld dient ebenfalls noch weiteren Greifvogelarten als Brut- und Nahrungshabitat. Hier sind vor allem der Schwarzmilan, Baumfalke und Raufußbussard zu nennen.

Teilabschnitt Groß Munzel – Seelze /Hannover

Der geplante Teilabschnitt Groß Munzel bis Seelze ist ein wichtiger Lebensraum für den Feldhamster. Diese Tierart wäre durch die Planung direkt und unmittelbar betroffen. Der Feldhamster ist eine Anhang IV-Art sowie nach Berner Konvention Anhang II geschützte Art. Zudem gehört der Feldhamster zu den nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG besonders und streng geschützten

Arten. Das Land Niedersachsen und seine Kommunen haben eine hohe Verantwortung für die Erhaltung der Art (höchst prioritär). Für das niedersächsische Areal ist der Erhaltungszustand des Feldhamsters schlecht einzustufen.

Die geplante Trasse würde unmittelbar den Lebensraum des Feldhamsters zerstören und zerschneiden.

Unmittelbar an der geplanten Trasse liegt das FFH-Gebiet „Laubwälder südlich Seelze" (3623-332). Dieses wurde durch die Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Lohnder – Almhorster Wald (LSG H 00026) gesichert. Die geplante Trasse würde das Landschaftsschutzgebiet „Lohner – Almhorster Wald" komplett zerschneiden.
Für das FFH-Gebiet „Laubwälder südlich Seelze" ist die Bechsteinfledermaus als wertbestimmende Art aufgeführt. Die Bechsteinfledermaus ist eine nach Anhang II und IV geschützte Art, die nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG zu den besonders und streng geschützten Arten gehört. Für die atlantische Region des niedersächsischen Areals ist der Erhaltungszustand der Population der Bechsteinfledermaus schlecht einzustufen. Die Zerschneidung von wichtigen Flugrouten und Jagdhabitaten ist zu vermeiden. Die geplante Trasse führt gerade durch einen ca. 200 m breiten Korridor, zwischen dem FFH-Gebiet und der Ortschaft Almhorst. Wir weisen darauf hin, dass durch die Planung erhebliche Beeinträchtigungen der Bechsteinfledermauspopulation nicht auszuschließen sind.
Eine weitere Art, die sowohl in dem genannten FFH-Gebiet vorkommt als auch im Bereich Groß Munzel bis Seelze, ist der Rotmilan. Das Land Niedersachsen und deren Kommunen haben eine hohe Verantwortung für den Erhalt und die Förderung der Art. Der Rotmilan ist eine Anhang I Art und nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG eine streng geschützte Art. Der Erhaltungszustand des Rotmilans in Niedersachsen ist als ungünstig eingestuft (NLWKN – Vollzugshinweise).

Wir fordern das zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf, seinen gesetzlichen Verpflichtungen nach dem Schienenausbaugesetz von 2004 nachzukommen und den sofortigen Vollzug des Bundesschienenwegeausbaugesetzes durchzuführen. Dieser gesetzliche Auftrag beinhaltet den vierspurigen Ausbau des bestehenden Streckenabschnittes zwischen Haste und Minden mit den entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen (trassennahen Ausbau). Aufgrund der oben aufgeführten Sachverhalte fordern wir für den Trassenabschnitt zwischen Haste und Seelze einen trassennahen Ausbau.

Seit 2010 hat der Bund die Planungskosten, die circa 15-20% betragen, von der DB Netz übernommen. Wir fordern das Ministerium auf, eine Finanzierungsvereinbarung mit der DB Netz zu unterzeichnen. Dann kann sofort mit den Planungen für einen Ausbau der vorhandenen Trasse begonnen werden. Das ist ein klarer gesetzlicher Auftrag, der auszuführen ist.

Wir fordern das zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf in das zu verabschiedende Schienenausbaugesetz 2016 den Streckenabschnitt Haste-Bückeburg-Minden - Porta Westfalica als **Ausbaustrecke (ABS)** in den vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung einzuordnen und eine zeitnahe Umsetzung des Projekts sicherzustellen.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Kosten – Nutzen in Bezug auf das geplante Projekt gegenüber der Bevölkerung nicht zu rechtfertigen sind. Es ist nicht verständlich, wie für ein paar Minuten Zeitersparnis eine Neubaustrecke geplant wird, die die dreifache Summe gegenüber einer Ausbaustrecke kosten würde.

In diesem Zusammenhang weisen wir auf die Funktion der Landeshauptstadt Hannover als zentraler Knotenpunkt hin. In dem Referentenentwurf wird Hannover allerdings nicht als Knotenpunkt dargestellt. Dies ist aus unserer Sicht defizitär, da die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes längst erreicht ist. Andere Städte wie z.B. Hamburg und München werden im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt und aufgeführt. Die Landeshauptstadt Hannover ist einer der höchst frequentierten Knotenpunkte Deutschlands. Solange das Problem „Knotenpunkt" Hannover nicht gelöst ist, wird es weiterhin erhebliche Verspätungen im Reiseverkehr geben.

Auf einen trassenferner Ausbau ist aus naturschutzfachlicher und –rechtlicher Sicht zu verzichten.

Insgesamt begrüßen wir den laufenden Dialogprozess zum Bundesverkehrswegeplan 2030 und wir sind gerne bereit, uns auch am weiteren Prozess zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen

Carola Sadbilder