



DER SAMTGEMEINDEBÜRGERMEISTER

Samtgemeinde Nenndorf · Rodenberger Allee 13 · 31542 Bad Nenndorf

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44 D

10115 Berlin

Mitgliedsgemeinden

- Stadt Bad Nenndorf
- Gemeinde Haste
- Gemeinde Hohnhorst
- Gemeinde Suthfeld

Postfach 1342
31528 Bad Nenndorf
Rodenberger Allee 13
31542 Bad Nenndorf
E-Mail: Annette.stang@bad-nenndorf.de
Tel.: (05723) 704 – 31 Durchwahl
Aktenzeichen : 60
Auskunft erteilt: Frau Stang
Datum: 01.05.2016

Ihr Zeichen:

Ihr Schreiben vom:

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist teilweise ein trassenferner Ausbau der Eisenbahnlinie Hannover – Bielefeld in der Kategorie „vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ eingeplant. An der Grenze zur Samtgemeinde Nenndorf wird der Ausbau auf der vorhandenen Strecke beendet, eine separate Neubaustrecke soll nach Süden verschwenken und durchschneidet damit die Samtgemeinde.

Die Engpasssituation auf der Strecke ist seit vielen Jahren bekannt. Der Kreistag des Landkreises Schaumburg und die Samtgemeinde Nenndorf hatten sich bereits in ihrer Resolution 2002 gegen einen trassenfernen Ausbau ausgesprochen. Die seinerzeit vorgebrachten Bedenken haben zu dem Ergebnis geführt, dass der Bundestag in dem die im BVWP 2003 noch vorgesehene ausschließliche Festlegung auf trassenfernen Neubauvarianten korrigiert hat. Im Bedarfsplan wurde durch den Gesetzgeber der Streckenabschnitt Minden-Haste als Ausbaustrecke und der Streckenabschnitt Haste-Seelze als Ausbaustrecke/Neubaustrecke festgelegt.

Erneut wurde nun das beschlossene Bundesschienenwegeausbaugesetz ignoriert und ein trassenferner Ausbau in der Samtgemeinde Nenndorf vorgeschlagen. Das ist in keiner Weise nachvollziehbar, zumal in den letzten Jahren in nahezu allen Bundesgesetzen die Pflicht zu flächenschonenden Planungen verankert ist. Die Samtgemeinde Nenndorf lehnt den Bundesverkehrswegeplan in Bezug auf die oben genannte Neubaustrecke ab und fordert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf, den Ausbau auf vorhandener Strecke zu forcieren.

Folgende Argumente sprechen gegen das bisher durchgeführte Planverfahren zum Bundesverkehrswegeplan 2030 mit dem daraus resultierenden Vorschlag einer Neubaustrecke im Bereich der Samtgemeinde Nenndorf:

Besuchszeiten vormittags:
Mo. - Fr.: 9.00 - 12.00 Uhr (außer mittwochs)

Besuchszeiten nachmittags:
Mo.: 14.00 - 15.30 Uhr · Do.: 15.00 - 18.00 Uhr

Termine außerhalb der Öffnungszeiten können telefonisch vereinbart werden.

Bankverbindungen Samtgemeindekasse Nenndorf:

Sparkasse Schaumburg
IBAN DE90 2555 1480 0550 2005 21 | BIC NOLADE21SHG
Volksbank in Schaumburg e.G.
IBAN DE73 2559 1413 7310 7417 00 | BIC GENODEF1BCK

Mit der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans ist das Bundesministerium auf der Grundlage des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVPG) verpflichtet, eine strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen. Das Gesetz dient der Transparenz geplanter Projekte in Bezug auf die Umweltrelevanz. Aus der veröffentlichten strategischen Umweltprüfung ist nicht erkennbar, dass es gem. § 2 UVPG eine Auseinandersetzung mit den unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen der Trassenplanung mit dem Menschen und seiner Gesundheit, mit Tieren, Pflanzen, Boden, Luft und Landschaft gab.

Ferner ist es nach § 14g UVPG erforderlich, Alternativen zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Dass eine Auseinandersetzung stattfand wird geschrieben. Es ist aber nicht erkennbar, welche Alternativen es gibt und wie die Bewertung erfolgte, diese nicht weiter in die Auswahl einzubeziehen. Es liegt ein Verstoß gegen das Gesetz über die Umweltverträglichkeit vor.

Das Umweltinformationsgesetz (UIG) beinhaltet die Informationspflicht und den freien Zugang zu Umweltinformationen. Es reicht nicht, im Umweltbericht zu erwähnen, dass es weitere Untersuchungen gab. Diese müssen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die schriftliche Darstellung aus dem BVWP „Ziel ist es, ein hohes Umweltschutzniveau im Zuge der Umsetzung des BVWP 2030 bereits in einem frühen Planungsstadium sicherzustellen“ wirkt wie eine allgemeine Floskel. Gemäß § 14 (2) UVPG können die Umweltwirkungen in einer Gesamtbewertung zusammengefasst werden. Das UVPG räumt aber nicht für den Planungsträger die Möglichkeit ein, Stellungnahmen auszuschließen. Dies geschieht aber mit dem folgenden Absatz aus dem Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan:

Beim Beteiligungsverfahren der SUP stehen daher Fragen zur Wirkung des Gesamtplans im Vordergrund. Einzelvorhaben können daher nicht im Detail diskutiert werden. Gegenstand des BVWP ist ausschließlich die Frage, ob für ein Projekt grundsätzlich ein verkehrlicher Bedarf besteht. Projektbezogene Stellungnahmen sind daher nur relevant, wenn diese Auswirkungen auf den Gesamtplan haben. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn sich Hinweise ergeben, die den Bedarfsnachweis der Projekte ernsthaft in Zweifel ziehen, z. B. also fehlerhafte Bewertungen vorliegen würden. Wie Projekte im Detail ausgestaltet sind, wird in nachgelagerten Planungsverfahren wie den Raumordnungs-, Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren konkretisiert. Bei letzterem wiederum sind teilweise separate Beteiligungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit gesetzlich garantiert. Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung wird das BMVI im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030 nicht berücksichtigen. Das Beteiligungsverfahren ist ferner kein Abstimmungsverfahren. Es erfolgt daher keine Aufrechnung zwischen „unterstützenden“ und „ablehnenden“ Stellungnahmen. Mehrfacheinsendungen von inhaltsgleichen Stellungnahmen werden inhaltlich nur einmal berücksichtigt.

Der Bürger wird aus dem vom Gesetzgeber vorgegebenen Umweltverfahren mangels der Bereitstellung aller Unterlagen ausgegrenzt und wird zudem noch aufgefordert, erst gar keine Stellungnahme abzugeben. Meines Erachtens liegt hier ein Verfahrensfehler vor.

Es wird auf die folgenden Planverfahren verwiesen, in denen sich geäußert werden kann. Dabei wird aber nicht dargestellt, dass sich der Bund im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens sofort die Flächen für die ganze Trasse sichern wird. Damit sind Entwicklungen und Veränderungen für den gesamten Planungszeitraum nicht mehr möglich.

Grundsätzlich führt ein trassenferner Neubau zu einem wesentlich höheren Flächenverbrauch als ein Ausbau an vorhandener Strecke. Der Flächenverbrauch durch die Trasse steht in keinem Verhältnis zum angestrebten Nutzen, nämlich Fahrzeiten zu reduzieren. Gemäß § 15 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Ein Ausbau an vorhandener Trasse ist daher dem geplanten Neubau vorzuziehen, da sowohl für das Vorhaben selber als auch für notwendige Ausgleichsmaßnahmen deutlich weniger Fläche in Anspruch genommen werden muss. Es wird ein Verstoß gegen das Bundesnaturschutzgesetz eingeleitet. Zudem fehlt es an jeglicher politischen Einsicht, die erstrebenswerten Nachhaltigkeitsziele des Bundes wirklich zu erreichen und als Bundesministerium ein Vorbild dafür zu sein.

Als Kurstadt hat die Stadt Bad Nenndorf das regionalplanerische Ziel zu erfüllen, sich entsprechend der Vorgaben zu entwickeln und Naherholung sowie Tourismus zu fördern. Die Kurstadt hat jährlich 240.000 Übernachtungsgäste. Die Samtgemeinde Nenndorf liegt zwischen der Bahnstrecke Hannover – Bielefeld im Norden und Bundesautobahn A2 und der Bundesstraße B65 im Süden. Die Realisierung einer weiteren großen, mittig liegenden Schienenstrecke hätte zur Folge, dass zusammenhängende Freiraumvernetzungen zerstört werden und die Kurstadt sowie die anderen drei Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Nenndorf den Erholungswert durch einen weiteren Lärmkorridor verlieren. Naherholung ist für eine Kurstadt von erheblicher Bedeutung.

Die Samtgemeinde Nenndorf ist eine wachsende Kommune und unterliegt somit nicht dem allgemeinen Trend im demografischen Wandel.

Weitere Wohn- und Gewerbeflächen sind in der Kernstadt Bad Nenndorf und den Mitgliedsgemeinden geplant. Mit der Neubautrasse wird die Samtgemeinde an einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung gehindert, für die sie nach dem Baugesetzbuch (BauGB) gegenüber den künftigen Generationen verantwortlich ist.

Der Wert des Naturschutzes für die Freiräume der Samtgemeinde Nenndorf ergibt sich nicht zuletzt aus der Großflächigkeit des bisher unzerschnittenen Landschaftsraumes. Neben der Zerschneidung der Landschaftsschutzgebiete „Düdinghäuser Berg – Aueniederung – und Fohlenstall – Haster Wald – wird auch ein Eingriff in das Überschwemmungsgebiet "Rodenberger Aue" vorgenommen. Im Bereich bei Ohndorf weist die Rodenberger Aue ein naturnahes Fließgewässer auf; ebenso ist ein wertvoller Hecken- und Grünlandkomplex betroffen. Weite Teile der Rodenberger Aue wurden gerade, mit Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie, für die u. a. auch EU-Finanzmittel aus der Fließgewässerentwicklung eingesetzt wurden, renaturiert. Der Raum insgesamt bietet noch relativ große unzerschnittene offene Bereiche. Dies ist insbesondere für die bedrohten Arten der Feldflur wie Rebhuhn und Feldlerche von Bedeutung. Im Bereich der Trassenführung befinden sich Kompensationsflächen, die sich zwischenzeitlich biotopartig entwickelt haben.

Der umfangreiche Flächenverbrauch ist nicht nur für den Natur- und Landschaftsschutz ein erheblicher Entzug, sondern auch für die Landwirtschaft. Es würden beste Böden, die mit 80 Bodenpunkten und mehr bewertet sind, zweckentfremdet. Die Zweckentfremdung fällt dabei um ein Vielfaches höher aus als die eigentliche Trassenfläche. Die Maßnahmen müssen ausgeglichen werden, wozu wiederum landwirtschaftliche Böden einer andern Nutzung zugeführt werden. Durch die diagonale Trassenführung verbleiben ungünstig zu bewirtschaftende Flächen. Das geht mit einer weiteren Entwertung von Ackerflächen einher. Es

ist zu erwarten, dass einige landwirtschaftliche Betriebe eingestellt werden müssen, da eine Ersatzlandbeschaffung nicht möglich ist.

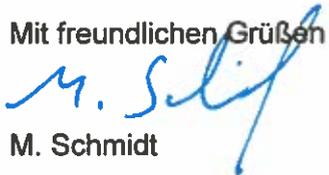
Es ist eine bodengleiche Trasse angedacht, die jedoch durch die Kreuzungspunkte mit der B442 und der A2 und die dafür erforderlichen Steigungslängen, insgesamt erhaben in der Landschaft thronen wird. Das hat erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild, zumal Anschlussbauwerke an die Verkehrswege zusätzlich erforderlich werden.

Durch einen trassenfernen Ausbau wären zudem auch erstmals die Siedlungen Riehe, Kreuzriehe und Helsinghausen betroffen. Die trassenferne Lösung zerschneidet die Orte. Damm- und Brückenbauwerke verhindern eine städtebauliche Entwicklung. Die geplante Trasse würde in unmittelbarer Nähe an einem Neubaugebiet entlanglaufen. Die dortigen Bewohner hatten bei der erst vor kurzem getroffenen Entscheidung, dort ihr Eigenheim zu errichten, niemals damit gerechnet, dass hier eine Schienentrasse entlangführen würde. Es ist auch nicht auszuschließen, dass Wohngebäude und landwirtschaftliche Höfe abgerissen werden müssten. Allein aus immissionsschutzrechtlicher Sicht ist eine oberirdische Trassenführung nicht umsetzbar. Die Ortschaft Hohnhorst wäre komplett von Bahntrassen umschlossen. Mit der Neubautrasse widerspricht das Bundesministerium seinem eignen Ziel: *„Besonders die Vermeidung und Verminderung von Verkehrslärm ist daher weiteres Ziel des BVWP 2030“*. Es wird eine neue Lärmquelle geschaffen und nicht vermindert oder vermieden.

Auf dem Gebiet der SG Nenndorf (Gemarkung Waltringhausen) befindet sich eine im Flächennutzungsplan festgesetzte Konzentrationszone für Windenergieanlagen. Bislang wurden hier 6 Anlagen verwirklicht, die Errichtung von 2 bis 3 weiteren Anlagen soll noch erfolgen. Die im BVWP 2030 dargestellte trassenferne Neubauvariante überlagert diesen Bereich. Der Bundesgesetzgeber hat die Förderung der Windenergie in den letzten Jahren mit der Privilegierung im Baugesetzbuch verankert. Im dicht besiedelten Bereich, mit hohem Naturpotential im Außenbereich, war es schwer eine Fläche darzustellen, um der Windenergie substanziell Raum zu verschaffen. Aus dem Flächennutzungsplanänderungsverfahren von 2014 liegen umfangreiche artenschutzrechtliche Kartierungen vor. Im Bereich der Trassenführung leben nach § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geschützte Arten wildlebender Tiere.

Es ist die Pflicht des Bundes, die von ihm selbst erlassenen Gesetze zu beachten, Planverfahren im Sinn der Gesetzgebung durchzuführen und bürger- und umweltfreundlich zu planen. Insofern ist es unabdingbar, die Neubautrasse der Bahnlinie in der Samtgemeinde Nenndorf nicht weiter zu verfolgen.

Mit freundlichen Grüßen



M. Schmidt