

Hansestadt Lübeck
Raum 1.020
Mühlendamm 10 – 12
Hansestadt Lübeck
23552 Lübeck

BUND Schleswig-Holstein

Lorentzendam 16
24103 Kiel
Fon 0431-66060-0
Fax 0431-66060-33
Email bund-sh@bund-sh.de
www.bund-sh.de

Sachbearbeiter:
Reinhard Degener

Datum: 23.Oktober 2024

AfPE 12- 667-PFV 380/110-kV-Ltg Sahms – Lübeck West Stellungnahme des BUND SH und BUND HL zum Planungsabschnitt B (Autobahnkreuz Lübeck – Ortslage Groß Schenkenberg)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zur Planung der Elbe-Lübeck-Leitung für den Bereich Sahms – Lübeck West nimmt der BUND SH wie folgt Stellung. Er beschränkt sich dabei auf den Planungsabschnitt B mit der vom Vorhabensträger gewählten Trassenvariante B3.

1. Ungenügende Datengrundlage führt zu zweifelhaften Risikobeurteilungen und Trassenfestlegungen

Die Beurteilung der Umweltsituation in den vom Vorhaben betroffenen Planungsräumen auf der Grundlage der zwangsläufig groben Daten eine Strategischen Umweltprüfung (SUP) und ohne hinreichende Erfassung der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort, wie es eine durch eine gründliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erfolgt, beinhaltet die Gefahr von Fehlbeurteilungen und darauf gründenden Fehlentscheidungen. Das gewählte Beurteilungs- und Auswahlverfahren für den Trassenverlauf mit der besonderen Gewichtung von Wirtschaftlichkeits-, und Schnelligkeitskriterien geht zu Lasten der Umweltkriterien soweit sie nicht NATURA 2000-Gebiete betreffen. Es ist mit dem grundgesetzlichen Auftrag zur Umweltvorsorge nicht vereinbar. Es ist auch nicht vereinbar mit dem überragenden öffentlichen Interesse am biologischen Klimaschutz, der einem Vorhaben des technischen Klimaschutzes nicht untergeordnet werden darf.

So entsteht der Eindruck, dass die mangelhafte Datengrundlage im Umweltbereich gezielt genutzt wird, um zu Beurteilungsergebnissen zu gelangen, die den Kriterien Wirtschaftlichkeit (Kostenminimierung) und Schnelligkeit durch Beanspruchung von öffentlichem Eigentum statt Privateigentum bestmöglich gerecht werden. Fehlende Umweltdaten können den Wunschergebnissen auch nicht widersprechen

**Die nachfolgenden Kritikpunkte beruhen nicht zuletzt auf dem Fehlen bzw.
Nichtberücksichtigung von beurteilungsnotwendigen Umweltdaten.**

2. Fehlerhafte Beurteilung der untersuchten Trassenvarianten führt zu Fehlentscheidungen

In der Eignungsbeurteilung der Trassenvarianten fehlt grundsätzlich eine angemessene Gewichtung der einzelnen Beurteilungskriterien. Faktisch wird der Beanspruchung von

landwirtschaftlichem Privateigentum ein höheres Konfliktrisiko zugeordnet als ein Trassenverlauf auf öffentlichem Eigentum, selbst wenn es - wie Wald – als ökologisch und in Bezug auf den Klimaschutz erheblich höherwertig einzustufen ist. Vor allem bleibt der quantitative Umfang der Betroffenheit, d.h. die jeweilige Flächeninanspruchnahme in der Variantenbewertung völlig ohne Berücksichtigung. Der Flächeninanspruchnahme für die Maststandorte in Höhe von jeweils ca. 200 m² auf privaten landwirtschaftlichen Flächen und der damit verbundenen geringen Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeiten wird faktisch ein höheres Gewicht zugemessen als der ungleich höhere Flächenbetroffenheit von (öffentlichen) Waldflächen. **Im geplanten Trassenabschnitt Hamberge/Moorgarten führt dieser Abwägungsmangel in besonderem Maße zu einer krassen Fehlbeurteilung.**

Für die fehlerhafte Beurteilung der Risikokriterien soll hier die Betroffenheit des Kriteriums „Tourismus und Naherholung“ in den Trassenvarianten B 2 und B 3 beispielhaft aufgeführt werden.

Für die Variante B 2 wird mit der Begründung des teilweisen Verlaufs in einem formal ausgewiesenen „Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung“ ein „erhöhtes Konfliktpotential“ konstatiert. Der Variante B 3 wird dagegen trotz des Verlaufs im gleichen Entwicklungsraum nur ein „mäßiges Konfliktpotential“ zugemessen, da (Zitat) „im Vergleich zu den Korridoren B1 und B2 (...) der Landschaftsraum zwischen Hamberge und Lübeck-Niendorf durch die zahlreichen Bestandsinfrastrukturen allerdings erheblich vorbelastet (ist), wodurch sich bestehende Einschränkungen der Naherholungsfunktion ergeben.

Maßgebend für die tatsächliche Nutzung der betroffenen Räume durch Tourismus und Naherholung sind Faktoren wie attraktive Landschaftsstrukturen wie schöne Ausblicke, Bachläufe, Wald mit alten Baumbestände sowie (Rund-)Wege und Pfade, die durch diese Strukturen führen. Diese Verhältnisse treffen genau für die Variante B 3 südlich der Trave zu. Deshalb verlaufen dort - trotz der bestehenden Leitungsmasten - gut genutzte ausgeschilderte Wanderwege, u.a. der sog. „Hanseatenweg“. Die Beurteilung „mäßiges Konfliktpotential“ ist deshalb unzutreffend.

Im Bereich der Variante B 2 fehlen die genannten Strukturen. Deshalb ist sie für „Tourismus und Naherholung“ deutlich weniger bedeutend. Die Zuordnung „erhöhtes Konfliktpotential“ entspricht somit nicht den realen Verhältnissen. Die Falschbeurteilung ist offensichtlich das Ergebnis einer Beurteilung am „Grünen Tisch“ wie es auch für weitere Kriterien zutrifft.

3. Mangelnde Berücksichtigung des biologischen Klimaschutzes

Der Bau der Leitung wird mit „überragendem Öffentlichem Interesse“, d.h. unverzichtbarer Zukunftsbedeutung für den Klimaschutz begründet. Dieses wird grundsätzlich vom BUND nicht in Frage gestellt.

durch den geplanten Bau der gewählten Variante B 3 werden allerdings Belange negativ betroffen, denen ebenfalls überragende Bedeutung für den Klimaschutz beizumessen ist. Der Klimaschutzplan der Hansestadt Lübeck mit dem Ziel der Klimaneutralität beinhaltet u.a. die Kompensation der nicht vermeidbaren CO₂-Emissionen durch anwachsende Kohlenstoffspeicherung in den Lübecker Wäldern.

Diese Zielfunktion ist für den betroffenen Alt- und Neuwald durch bindende Beschlüsse der Lübecker Bürgerschaft politisch und rechtlich abgesichert und beinhaltet die Entwicklung zu ökologisch stabilen Laubmischwald mit einem hohen Holzvorrat von ca. 80 % von Naturwälder (ca. 500 bis 600 qm/ha). Die dadurch bewirkte gegenwärtige und zukünftig wachsende Bedeutung als Kohlenstoffspeicher wird in der Konfliktbeurteilung und in der Abwägung vernachlässigt. Die Baumrodung als ein lediglich „sehr geringes Konfliktpotential“ einzustufen ist bereits allein aus diesem Grund fehlerhaft und völlig unangemessen.

Die geplante naturschutzrechtliche Kompensation über Erstaufforstungen im Kreis Ostholstein (Neuglasau u. Dobersdorf, Maßn. E 10 und E12) weit ab von Lübeck wird dem Funktionsverlust in keiner Weise gerecht, da Aufforstungsflächen erst nach Jahrzehnten eine positive Bilanz in der Kohlenstoffspeicherung aufweisen. Zudem entspricht der angegebene Entwicklungszweck „Fläche für die Forstwirtschaft“ nicht den besonderen ökologischen und für die Klimaschutzfunktionen wichtigen Qualitätsanforderungen der Lübecker Wälder wie sie im „Lübecker Konzept für die naturnahe Waldnutzung“ und im Klimaschutzplan der Hansestadt festgeschrieben sind. **Die Behauptung „dass die ökologischen und klimarelevanten Funktionen der Wälder (im Abschnitt B 3) durch Waldausgleich vollständig wieder hergestellt werden“ (Erläuterungsbericht Anhang C, Seite 67) ist falsch und entbehrt jeder fachlichen Grundlage.**

4. Geplante Waldrodung und verhinderte Entwicklung von Hochwald in den Trassenschneisen erhöht im Klimawandel den Trockenheitsstress für die angrenzenden Waldbestände.

Die aus Sicht des BUND mangelhafte Beurteilung der untersuchten Trassenvarianten führt zur Wahl der Variante B 3, die den Moorgartener Wald (Bartelsholz) zentral auf ca. 1250 m mit einer ca. 70 m breiten Schneise kreuzt und damit ca. 8,5 Hektar Alt- und Jungwald zerstört. Darüber hinaus führt diese Trasse im Zusammenwirken mit der vorhandenen 110 Kv-Freileitung zu einer Vierteilung der von der Stadt Lübeck geplanten Neuwaldbildung auf dem Gebiet des Stadtgutes Niendorf südlich der Bahnlinie Lübeck – Hamburg. Bedeutsam ist nicht allein der direkte Flächenverlust an Wald und der Verlust seiner wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeit, sondern vor allem die dauerhafte Verhinderung der Ausbildung eines kühlen und luftfeuchten Waldbinnenklimas in den Baumbeständen beiderseits der Trassenschneisen. Im Hinblick auf die zu erwartende Zunahme von Häufigkeit und Intensität von Dürreperioden durch den fortschreitenden Klimawandel entsteht daraus erhöhter Trockenheitsstress für den angrenzenden Waldbestand mit hoher Gefahr absterbender Bäume. Dieses wird durch die mögliche Duldung des Aufwuchses von Gebüsch und Pionierbaumarten wie Birke, Zitterpappel oder Waldkiefer nicht gemildert, zumal der Aufwuchs in regelmäßigen Zeitabständen spätestens bei Erreichen der zulässigen Maximalhöhe wieder „auf den Stock“ gesetzt, d.h. bodengleich zurückgeschnitten wird. Die Folgen sind verminderte Resilienz und damit erhöhte Gefährdung des betroffenen Waldes gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels. **Diese zu erwartenden Folgewirkungen der Trassenführung durch den Wald finden keinerlei Berücksichtigung in der Risikobeurteilung und müssen neu berücksichtigt werden.**

5. Vom BUND und dem Naturschutzbeirat Lübeck vorgeschlagene Trassenvariante mit Waldumgehung wurde nicht geprüft

Ende 2023 wurden vom Naturschutzbeirat Lübeck auf einer Sitzung des Umweltausschusses Lübeck zur Elbe-Lübeck-Leitung u.a. zwei vom BUND entwickelte Trassenalternativen zur Umgehung des Waldes vorgeschlagen. Eine der Alternativen verläuft nach Querung der Trave bei Hamberge entlang der Bahnlinie Lübeck – Hamburg und umgeht westlich den Moorgartener Wald (Bartelsholz). Auf der Sitzung wurde vom anwesenden Tennet-Vertreter die Prüfung dieser Trasse, die nicht zu den bis dahin voruntersuchten Alternativen gehört, zugesagt. Der Trassenvorschlag wurde Tennet (Herrn Wölfel) in einer Mail am 25.01.2024 vom Unterzeichner nochmals auf einer Karte zugesandt. Bei nur geringer Mehrlänge gegenüber der Vorzugstrasse beinhaltet die Alternative keine Walderschneidung mit den waldökologisch und waldklimatisch problematischen

Folgewirkungen (siehe Pkt. 2.) Lediglich die ohnehin entstehende Bahnlinien-Schneise im Bereich der geplanten Neuwaldbildung würde durch die parallel laufende Stromleitung breiter ausfallen. (Siehe Anhang) In den Planfeststellungsunterlagen finden sich jedoch keine Untersuchung und Bewertung dieser realistischen Trassenführung. **Wir sehen darin einen erheblichen Planungsmangel und fordern Einbeziehung dieser bisher ungeprüften Variante in die Abwägungsentscheidung.**

6. Mögliche Vermeidung der Waldrodung durch Überspannung des Waldes an höheren Masten wurde ebenfalls nicht geprüft.

Als weniger vorteilhafte, aber mögliche Ersatzlösung für die Umgehung des Moorgartener Waldes kommt die Überspannung des Waldes samt der bestehenden und geplanten Aufforstungsflächen in Frage. Durch höhere Masten und dem damit verbundenen größeren Bodenabstand der Stromkabel könnte die Waldrodung (weitgehend) vermieden werden und die Jungbäume auf den Neuwaldflächen ohne spätere Abholzung aufwachsen. Eine Beeinträchtigung von Sichtachsen auf die Lübecker Altstadt als Weltkulturerbe ist nicht erkennbar.

7. Die Trassenwahl Variante B 3 mit Eingriffskompensation widerspricht dem naturschutzrechtlichem Vorrang von Eingriffsvermeidung und -minderung

Die Kompensation für die erforderlichen Waldrodungen der Variante B 3 soll über Erstaufforstungen im Kreis Ostholstein erfolgen. Aufgrund der oben dargelegten Aspekte liegen die Eingriffsauswirkungen nicht allein im Flächenverlust, sondern in besonderem Maße in den Folgewirkungen der Waldzerschneidung und im Verlust von Klimaschutzfunktionen (siehe Pkt. 1. und 2.). Diese können durch Aufforstungen faktisch nicht ausgeglichen werden. Sie können jedoch – wie oben ausgeführt – durch eine veränderte Trassenführung unter westlicher Umgehung des Waldes oder durch mit einer Waldüberspannung der Stromleitung vermieden bzw. gemindert werden. Das Naturschutzrecht stellt Vermeidung und Minderung eines Eingriffs vor die Kompensation, wenn das Planungsziel durch eine zumutbare Alternative erreicht werden kann. Dieses ist im Fall der Trassenführung der Elbe-Lübeck-Leitung im Bereich Moorgartener Wald mit hoher Wahrscheinlichkeit mit der Variante B 2, insbesondere aber der vorgeschlagenen und nicht untersuchten Prüfvariante der Fall.

Deshalb ist es rechtlich zwingend, diese Varianten, einschließlich der Überspannungsvariante, im Planungsabschnitt B vor einer endgültigen Trassenfestlegung mit fachlich korrekter Gewichtung der Beurteilungskriterien ernsthaft und unvoreingenommen erneut zu prüfen.

Der BUND behält sich vor, juristische Schritte zur Durchsetzung der erneuten Prüfung und Neubewertung der Varianten im Planungsabschnitt B juristisch zu unternehmen.

Für den BUND SH und HL
Im Auftrage
gez. R. Degener

2 Anlagen