

Kalletal, den 02.12.2024

Bahnprojekt ICE-Trasse Hannover-Bielefeld – „Kalletal erhebt seine Stimme!“

hier: Gemeinsame Stellungnahme Natur- und Umweltschutzes, Tourismus und Wirtschaft

Sehr geehrte Damen und Herren,

am heutigen Tag haben sich rd. 20 Vertreterinnen und Vertreter des Kalletaler Natur- und Umweltschutzes, des Tourismus und der Wirtschaft zur Erarbeitung einer gemeinsamen Stellungnahme im Rathaus der Gemeinde Kalletal zusammengefunden und gemeinsam die nachfolgende Stellungnahme erarbeitet.

Wir sprechen uns ausdrücklich gegen den Neubau, insbesondere gegen die vorgestellten Varianten 9 und 12 in der Gemeinde Kalletal, aus und begründen das wie folgt:

Natur- und Umweltschutz

- Erhebliche und dauerhafte Eingriffe in den Naturhaushalt im gesamten Trassenverlauf
- Dauerhafte Zerstörung, Zerschneidung und Beeinträchtigung von Lebensräumen und ihren Funktionen als Fortpflanzungs-, Nahrungs-, Rast-, Durchzugs- und Überwinterungshabitat, insbesondere von streng geschützten Vogelarten, Amphibien, Reptilien, Säugetieren und vielen weiteren Tierarten
- Bodenversiegelung
- Flächenverbrauch durch Überbauung
- Fragmentierung von Landschaftsräumen und ihren Ökosystemen
- Zerstörung und erhebliche Eingriffe in ausgewiesene Schutzgebiete (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale, geschützte Landschaftsbestandteile, Kompensationsflächen)
- Zerschneidung und Störung von Biotopverbundachsen sowie Wander- und Zugkorridoren insbesondere in Bezug auf die Weseraue als überregionale Leitlinie und Rastgebiet für nordische Wintergäste
- Zerstörung von Flora und Fauna und Gefährdung bedrohter Tierarten u.a. durch erhöhte Kollisionsrisiken für Eulen, Greifvögel, Fledermäuse und andere Säugetiere sowie die in der Weseraue rastenden Enten, Gänse und Schwäne
- Gefährdung des Lebensraumes der Leitart Seeadler
- Verlust von Biodiversität im Bereich der gesamten Strecke
- Beeinträchtigung von Fließgewässern, insbesondere von Quellbächen

- Beeinträchtigung und Gefährdung von Grundwasserleitern und Trinkwasservorkommen
- Erhöhung des Gefährdungspotentials für Oberflächen- und Grundwasser im Havariefall bei Gefahrguttransporten
- Lärmemissionen, Verkehrslärm
- Auswirkung auf Regional- und Lokalklima sowie die Klimafunktionen von Landschaftsräumen (u.a. Kaltluftentstehungsgebiete, Leitbahnen für Kaltluftabfluss und Frischluftzufuhr)
- Technische Überprägung des Landschaftsbildes
- Erhebliche Beeinträchtigung bis hin zur Zerstörung der gewachsenen historischen Kulturlandschaft mit ihren prägenden Strukturen und Bau- und Bodendenkmälern
- Verschmutzung durch Bauabfälle
- Zunahme von CO₂-Emissionen während der Bauphase
- Beeinträchtigung von Erholungsgebieten

Einleitung:

Der geplante Neubau der ICE-Strecke ist mit erheblichen und dauerhaften Eingriffen in den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und in die Substanz der historischen Kulturlandschaft verbunden. Er wird vielfältige negative Auswirkungen auf den Natur- und Umweltschutz haben. Für das Gebiet der Gemeinde Kalletal und das unmittelbar angrenzende Wesertal, das vielfältige kulturelle und ökologische Verknüpfungen mit dem Gemeindegebiet besitzt, werden nachfolgend wesentliche Punkte benannt. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass diese Auflistung nicht vollständig ist.

Inanspruchnahme des Naturhaushaltes Die geplante neue Schienentrasse ist mit dem Bau von Einschnitten, Dämmen, Brücken und Tunneln sowie Baustellenstraßen und Lagerplätzen verbunden. Bisher unbefestigte Flächen werden überbaut, überschüttet oder mit Beton versiegelt. Die Trasse beansprucht eine erhebliche Fläche, die weitgehend ober- oder unterirdisch (Tunnel) versiegelt wird.

Zerstörung und Zerschneidung von Lebensräumen, Verlust an Biodiversität Der Bau von Schieneninfrastruktur führt zur dauerhaften Zerstörung schützenswerter Biotope, von Schutzgebieten und von Landschaften, die der Erzeugung von Nahrungsmitteln dienen. Naturnahe Lebensräume und nicht versiegelte Flächen sind als Lebensraum für wildwachsende Pflanzen und die wildlebende Tierwelt von existentieller Bedeutung. Hierzu gehören u.a. Brut- und Fortpflanzungshabitate, Nahrungshabitate, Überwinterungshabitate, Zug- und Wanderkorridore. Die lineare, langgestreckte Schienenverkehrsinfrastruktur führt zu einer

Zerschneidung bisher unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR, s. beigefügte Karte) und zu einer weiteren Fragmentierung von natürlichen und naturnahen Lebensräumen. Diese weitergehende Zerschneidung von UZVR ist bisher nicht berücksichtigt worden. Wichtige Biotopverbundachsen und Wanderkorridore werden zukünftig durch die eingezäunte Hochgeschwindigkeitsstrecke zerschnitten und natürliche Austauschprozesse unterbunden, so dass sich die Biodiversität im Umfeld der Bahntrasse verringern wird. Das Wesertal hat eine überregionale Bedeutung im Biotopverbund und als Leitlinie für wandernde und hier rastende Arten. Mit seinen vielfältigen Auenlebensräumen und Offenlandschaften hat es eine hohe Bedeutung für zahlreiche gefährdete Brutvogelarten (u.a. Schwarz- und Rotmilan, Rohrweihe, Seeadler, Feldlerche, Rebhuhn, Wachtel). Es ist zudem ein wichtiger Nahrungs- und Ruheraum für Durchzügler und Wintergäste. Neben Sing- und Zwergschwan, Säger- und Taucherarten und vielen Entenarten sind hier insbesondere die Zugbewegungen nordischer Bläss- und Tundrasaatgänse (mehrere Tausend jährlich) und zahlreicher Limikolen hervorzuheben. Der Seeadler, der große Ansprüche an die Biotopqualität seines Bruthabitates stellt, hat sich hier in jüngster Zeit im Nahbereich der Trassenkorridore von Variante 9 bzw. 12 angesiedelt und als zweites Brutpaar in NRW erfolgreich gebrütet. Für den Seeadler ist die Weseraue in ihrer unzerschnittenen Form essentiell. Auch der Schwarzstorch gehört zu den regelmäßigen Brutvögeln des Kalletals. Belegte Brutplätze der Vergangenheit liegen nur etwa 2 km von der geplanten Trassenführung entfernt zwischen Hohenhausen und Lüdenhausen.

Eingriffe in Schutzgebiete und Biotopverbund Die durchgeführte Empfindlichkeitsbewertung des gesamten Planungsraumes berücksichtigt für die Findung von „geeigneten Trassenkorridoren“ bei den Schutzgebieten bisher nur NATURA 2000 Gebiete. Dadurch wird im Gemeindegebiet das NSG Abgrabung Stemmen nicht berücksichtigt. Der dargestellte Trassenkorridor (Variante 9 und 12) verläuft durch dieses NSG und sieht eine Dammschüttung sowie ein kurzes Tunnelbauwerk vor. Dies würde zu einer Zerschneidung und teilweisen Zerstörung des NSG führen. Die Sand- und Kiesabgrabungen am Rande der Weseraue sowie das genannte NSG und sein Umfeld sind Lebensräume von Arten der Roten Liste wie u.a. Zauneidechse, Kammolch und Kreuzkröte. Im weiteren Umfeld kommen die vom Aussterben bedrohten Arten Geburtshelferkröte und Gelbbauchunke hinzu. Infolge der Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Trassenbaues wird der unbedingt notwendige genetische Austausch der Reliktvorkommen dieser Arten unterbunden. Der Verbund der wertvollen Biotope am Rand der Weseraue wird durch die geplante Trasse nachhaltig beeinträchtigt oder komplett zerstört.

Lärm- und Luftverschmutzung Der Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen wird zu erhöhtem Lärm führen, der die Tierwelt stören und die Lebensqualität der Anwohner beeinträchtigen wird. Zudem werden Bauarbeiten und der Betrieb der Züge zur Luftverschmutzung beitragen.

Wasserhaushalt Der Bau wird den natürlichen Wasserhaushalt in der Region beeinflussen. Dies betrifft einerseits die Grundwasserneubildungsfunktion und die mögliche Beeinträchtigung und Gefährdung der lebensnotwendigen Trinkwasserressourcen. Gerade im Hinblick auf die durch den Klimawandel verursachte Veränderung der Ergiebigkeit der Trinkwasserressource besteht hier ein herausragendes Schutzbedürfnis und eine höchste Sorgfaltspflicht im Hinblick auf mögliche Gefährdungen durch den geplanten Trassenkorridor. Zudem muss das erhöhte Gefährdungs- und Verschmutzungsrisiko des Grundwasservorkommens berücksichtigt werden, das im Havariefall von Gefahrguttransporten auftreten kann. Zum anderen werden Oberflächengewässer wie Flüsse, Bäche oder Gräben sowie stehende Gewässer (Abgrabungsgewässer, Teiche und Tümpel) beeinträchtigt oder gestört. Nur bei wenigen Fließgewässern ist eine Querung durch eine Brücke vorgesehen. In den Tälern von Osterkalle, Westerkalle, Pferdebruchbach und von weiteren kleinen Bächen sind Dammschüttungen (!) vorgesehen, was eine erhebliche Beeinträchtigung des natürlichen Abflussregimes verursacht und zu einer Erhöhung der Hochwassergefahr bei Starkregenereignissen führt. Auswirkungen auf die Wasserqualität und Beeinträchtigungen der Lebensbedingungen für aquatische Organismen sind zu befürchten.

Klimawirkungen Obwohl der Schienenverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern umweltfreundlicher ist, wird der Bau von Infrastruktur selbst erhebliche Mengen an CO₂-Emissionen verursachen, insbesondere durch den erheblichen Bedarf an Beton, Eisen und Stahl für die Tunnel- und Brückenbauwerke. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen des Klimaschutzes.

Verbleib des Boden- und Gesteinsausbaus Der Bau der vielen Tunnel und der Einschnitte wird einen erheblichen Anfall an Gesteins- und Bodenaushub verursachen. Ungeklärt ist derzeit, wo dieses Material verbleiben soll. Deponieraum ist kostbar und teuer, eine Ablagerung in der Landschaft, verbunden mit der Verfüllung oder Abdeckung naturnaher Lebensräume, würde weitere Eingriffe verursachen.

Soziale Auswirkungen Der Bau wird auch soziale Auswirkungen haben, insbesondere, wenn Siedlungsbereiche und einzel stehende Häuser untertunnelt, durchschnitten oder dicht tangiert werden oder landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden. Belastungen durch bau- und betriebsbedingten Verkehrslärm und die permanenten Erschütterungen (die Tunnel verlaufen z.T. sehr oberflächennah) werden zu Konflikten und Widerstand in der Bevölkerung führen.

Fazit

Im Vergleich zu den anderen Varianten der Trassenplanung wiegen die Eingriffe der Trassenführung im Bereich der Gemeinde Kalletal insbesondere in Hinsicht auf die sensible

Weseraue und ihre Randbereiche, aber auch hinsichtlich der befürchteten Auswirkungen auf die Grundwasserkörper und die Quellschüttungen des wichtigen Trinkwasser-Schutzgebietes des Kalldorfer Sattels besonders schwer.

Die in den großflächigen Waldgebieten der Gemeinde beheimateten Brutvogelarten Schwarzstorch, Rotmilan, Schwarzmilan, Graureiher und Uhu sind durch Kollisionen mit den Hochgeschwindigkeitszügen besonders gefährdet.

Die zerschneidende Wirkung der Trasse gefährdet insbesondere im Randbereich der Weseraue die dort lebenden, wenig mobilen hochgradig gefährdeten Amphibien- und Reptilienarten.

Der Trassenbau durch die naturschutzfachlich überregional bedeutsame Weseraue wird zudem weitreichende negative Auswirkungen auf die Funktion der Aue als Rast- und Ruheraum wandernder und überwinternder Vogelarten aber auch als Lebensraum hochsensibler Arten (Seeadler!) haben.

Die Natur und Landschaft der ländlich geprägten Gemeinde Kalletal weist besondere Qualitäten und hohe Empfindlichkeiten des Naturhaushaltes und der natürlichen Lebensgrundlagen für die wildlebende Tier- und Pflanzenwelt, aber auch für den Menschen auf.

Die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke wird vielfältige Belastungen und Zerstörungen im Naturhaushalt, in Schutzgebieten und in der Landschaft verursachen. Diese negativen Auswirkungen erfordern eine sorgfältige Bewertung der Empfindlichkeit von Natur und Landschaft und eine Planung die die vorliegenden besonderen Qualitäten und Empfindlichkeiten adäquat berücksichtigt.

Tourismus

- Landschaftsveränderung
- Zerstörung von Sehenswürdigkeiten
- Lärmemissionen
- Störung des Naturerlebnisses
- Verlust der Authentizität
- Veränderung des Besucherverhaltens
- Touristische Entwertung
- Verlust von Exklusivität
- Zerstörung von Wanderwegen
- Begrenzte Erreichbarkeit
- Verändertes Besucherprofil
- Wirtschaftliche Auswirkungen auf kleine Anbieter

- Verdrängung von Einzelunternehmern

Einleitung:

Der Neubau einer ICE-Strecke wird sowohl direkte als auch indirekte negative Auswirkungen auf den Tourismus haben, auch wenn der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oft als Vorteil für die Region angesehen wird. Hier sind einige negative Auswirkungen:

Zerstörung von Natur und Landschaft: Der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke wird große Eingriffe in die Natur und Landschaft erfordern, was die Ästhetik und den Charme touristischer Gebiete beeinträchtigen wird. Besonders in ländlichen, naturbelassenen Regionen oder touristisch beliebten Gebirgslagen wird dies zu einem Verlust von Sehenswürdigkeiten und Naturerlebnissen führen, die für den Tourismus wichtig sind.

Lärmemissionen: Der Betrieb von ICE-Zügen erzeugt im Vergleich zu herkömmlichen Zügen erheblich mehr Lärm, insbesondere bei hoher Geschwindigkeit. In touristischen Gebieten, die auf Ruhe und Naturerlebnis angewiesen sind, wird dies den Besuchern den Aufenthalt unangenehm machen und somit die Attraktivität der Region mindern.

Zerstörung von touristischen Infrastrukturen: Um die neue Strecke zu bauen, müssen möglicherweise bestehende touristische Einrichtungen, wie Wanderwege, Aussichtspunkte oder kulturelle Denkmäler, verlegt oder sogar zerstört werden. Das wird nicht nur das unmittelbare Besucherlebnis beeinträchtigen, sondern auch langfristige Auswirkungen auf die touristische Nutzung haben.

Verdrängung von kleineren, weniger bekannten Zielen: Der Ausbau der ICE-Strecke wird dazu führen, dass eher kleinere, bislang weniger zugängliche Destinationen an Popularität verlieren. Solche Orte sind oft von Touristen geschätzt, die das Authentische suchen. Der Charakter wird sich verändern und die „Exklusivität“ und den Reiz der weniger bekannten Destinationen beeinträchtigen.

Fazit:

Die Beziehungen der Städte zum ländlichen Raum sind vielfältig geprägt. Hier ist die Naherholung und der Tourismus zu nennen. Allein im Kalletal sind pro Jahr über 126.000 touristische Übernachtungen zu verzeichnen. Die Region dient darüber hinaus als Naherholungs- und Wandergebiet.

Ein Wirtschaftszweig in Lippe, der mit 13 Millionen Tagesgästen und 2 Millionen Übernachtungen zu regionalökonomischen Effekten von 608 Millionen Umsatz in 2023 geführt hat.

Den Bürgern und Gewerbetreibenden, die mit Ferienwohnungen, Gaststätten, Hotels, Campingplätzen, Sehenswürdigkeiten, direkt oder indirekt ihren Lebensunterhalt bestreiten, wird die Geschäftsgrundlage entzogen. Mittel die investiert wurden und weiterhin werden, gehen verloren.

Das gilt auch für Investitionen in mehrstelliger Millionenhöhe in touristische Infrastruktur durch den Kreis Lippe in die Qualitätsregion Wanderbares Deutschland. In die Ertüchtigung von Sehenswürdigkeiten und Errichtung von Attraktionen.

Mit europäischen Fördermitteln im Konsens der Region erarbeitete Projekte, werden zerstört und aufgrund der jahrzehntelangen Zweckbindungsfristen zu unverantwortlichen Rückforderungszahlungen führen.

Wirtschaft

- Verdrängung
- Wettbewerbsdruck
- Preissteigerungen
- Mietpreiserhöhungen
- Infrastrukturveränderungen
- Konkurrenzdruck
- Veränderte Kundenströme
- Marktverlagerung
- Arbeitskräftemangel
- Fachkräftemangel
- Veränderte Geschäftsstrukturen
- Wirtschaftliche Unsicherheit
- Betriebsverlagerung
- Nachteile für ländliche Unternehmen
- Umweltbelastungen
- Lärm- und Luftverschmutzung
- Verlust von Lebensqualität
- Unzureichende Anbindung kleiner Orte
- Schwächung lokaler Unternehmen
- Veränderung der Arbeitsmarktlage

Einleitung

Der Neubau einer ICE-Strecke wird auch negative Auswirkungen auf den Mittelstand haben, insbesondere in den betroffenen Regionen. Einige potenzielle Probleme sind:

Verdrängung von kleinen Unternehmen: Der Ausbau von Infrastrukturprojekten wie einer ICE-Strecke wird große, etablierte Unternehmen begünstigen, die Zugang zu den neuen Verkehrsanbindungen haben, während kleinere lokale Unternehmen im Wettbewerb zurückbleiben könnten.

Erhöhte Konkurrenz aus größeren Märkten: Durch den schnellen Zugang zu großen urbanen Zentren wird der Wettbewerb für lokale Unternehmen verschärft werden. Insbesondere kleineren Unternehmen im Mittelstand fällt es häufig schwer, mit den Preisen und der Angebotsvielfalt großer Ketten oder Online-Giganten mitzuhalten. Wenn der Zugang zu größeren Märkten durch die ICE-Strecke erleichtert wird, werden diese Unternehmen in den betroffenen Gebieten konkurrenzunfähig werden.

Veränderte Kundenströme: Der Neubau einer ICE-Strecke wird dazu führen, dass sich die Kundenströme in eine andere Richtung verlagern. Geschäftsreisende und Touristen könnten sich für größere Städte oder städtische Zentren entscheiden, weil sie durch die ICE-Verbindung besser erreichbar sind. Das wird insbesondere dem lokalen Einzelhandel oder Unternehmen in ländlicheren Gebieten schaden, die auf die lokale Kundschaft angewiesen sind und nicht in der Lage sind, von der verbesserten Infrastruktur zu profitieren.

Mangel an direkter Anbindung für kleinere Orte: In vielen Fällen wird die neue ICE-Strecke durch größere Städte führen und kleinere Orte oder ländliche Regionen nicht direkt anbinden. Das bedeutet, dass die dort ansässigen mittelständischen Unternehmen und Handwerksbetriebe weiterhin keine schnelle Anbindung an den Verkehrsknotenpunkt haben und somit weniger von der verbesserten Infrastruktur profitieren.

Umwelt- und Lebensqualitätseinbußen: Der Neubau einer ICE-Strecke wird zu Umwelt- und Lebensqualitätseinbußen führen, wie Lärm- und Luftverschmutzung, die die Lebensqualität in der Region verringern. Gerade kleinere mittelständische Unternehmen, die auf eine hohe Lebensqualität ihrer Angestellten angewiesen sind (z.B. für die Rekrutierung von Fachkräften), könnten Schwierigkeiten haben, ihren Standort zu halten oder neue Mitarbeiter zu gewinnen, wenn diese Auswirkungen stark sind.

Veränderung der Arbeitsmarktlage: Der Bau und Betrieb einer ICE-Strecke wird Arbeitsplätze in der Region verändern oder verschieben. Kleinere Unternehmen im Mittelstand, die bislang von der lokalen Arbeitskraft profitieren, werden gezwungen sein, mit einer stärkeren Konkurrenz um Arbeitskräfte zu kämpfen, da gut ausgebildete Fachkräfte jetzt durch die bessere Anbindung auf den Weg in größere Städte gezogen werden. Dies wird zu einem Abwandern von Arbeitskräften und damit zu einem Fachkräftemangel in den betroffenen Regionen führen.

Fazit:

Insgesamt wird der Neubau einer ICE-Strecke die Struktur des lokalen Marktes verändern und den Mittelstand sowohl direkt als auch indirekt in seiner wirtschaftlichen Existenz beeinträchtigen. Diese Auswirkungen hängen stark von der genauen Lage der Strecke, der Marktdynamik und den begleitenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab.