

Stellungnahme des NABU zum Ausbau der Rheintalbahn im Planfeststellungsabschnitt (8.2) Freiburg-Schallstadt

Felix Bergmann (NABU Südbaden) und Dirk Niethammer (NABU Freiburg)

Zu dem geplanten Vorhaben nimmt der NABU wie folgt Stellung:

Grundsatz

- Der NABU begrüßt den Ausbau der Rheintalbahn (3. und 4. Gleis) als einen wichtigen Schritt zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Angesichts wachsender Güterverkehrsströme in Europa ist dies ein zentrales umweltpolitisches Anliegen. Zugleich eröffnet die Verlagerung des Güterbahnverkehrs auf das 3. und 4. Gleis die Chance, das ÖPNV-Angebot (S-Bahnen) auf den bereits bestehenden Gleisen zu erweitern. Damit ergibt sich aus umweltpolitischer Sicht eine „Win-win Situation“, die der NABU ausdrücklich begrüßt: Die zusätzlichen Gleisanlagen ermöglichen mehr Güterverkehr auf der Schiene, die auf den bestehenden Gleisanlagen frei werdende Kapazität kann für den ÖPNV genutzt werden.
- Der NABU ist für einen zügigen und zeitnahen Ausbau der Rheintalbahn, der aber die Anliegen von Mensch und Natur bestmöglich berücksichtigen und in die Planung integrieren muss. Hier besteht eindeutig noch Nachholbedarf. Das geplante 3. und 4. Gleis der Rheintalbahn führt nicht nur durch dicht besiedelte Räume, sondern auch durch ökologisch sehr wertvolle und sensible Gebiete.
- Aufgrund der unten näher erläuterten Punkte **lehnt der NABU das Vorhaben in der geplanten Form derzeit allerdings ab und behält sich daher entsprechende rechtliche Schritte vor.**

Begleitung des Planungsprozesses

- Der NABU hat sich bereits sehr frühzeitig mit den Ausbauplänen der Bahn beschäftigt und im Rahmen des vom Regierungspräsidium Freiburg initiierten, so genannten „Grünkonzepts Rheintalbahn“, viele Vorschläge für wirkungsvolle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemacht. Der NABU stellt fest, dass seine Vorschläge von der Bahn zwar teilweise übernommen wurden, eine Reihe sehr wirkungsvoller Ausgleichsmaßnahmen – wie z.B. die Wiedervernässung des Freiburger Mooswaldes – finden sich in den Antragsunterlagen der Bahn aber nicht wieder. Der NABU fordert daher nachdrücklich die entsprechende Berücksichtigung seiner Vorschläge.
- Darüber hinaus hat der NABU in einem Schriftwechsel mit dem Ministerium für den Ländlichen Raum (MLR) erreicht, dass der Sicherheitsabstand zwischen Bahn und Autobahn im Bereich des Freiburger Mooswaldes deutlich verkürzt und damit der Flächenverbrauch durch die Neubaustrecke im Bereich des NSG Arlesheimer See erheblich reduziert wird. Der NABU fordert die Bahn auf, auch in anderen Bereichen des FFH- und Vogelschutzgebietes Mooswald den Sicherheitsabstand zwischen Bahn und Autobahn auf das unbedingt notwendige Minimum zu reduzieren (s.u.).

Trassenführung

Die Trassenführung muss unter größtmöglichem Schutz natürlicher Ressourcen und unter besonderer Berücksichtigung ökologischer Belange gewählt werden. Für den hiesigen Trassenabschnitt bedeutet dies, dass der Sicherheitsabstand zwischen Bahn und Autobahn auf das unbedingt notwendige Minimum reduziert werden muss. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Mooswaldes, der als FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesen ist und durch das 3. und 4. Gleis massiv beeinträchtigt werden wird. Was im Bereich des NSG „Arlesheimer See“ als Abstand zwischen Neubaustrecke und BAB 5 möglich ist, muss auch in den anderen Trassenabschnitten im Bereich des Mooswaldes möglich sein. **Der NABU fordert daher für den gesamten Bereich des Moos-**

waldes eine Reduktion des Abstands zwischen Bahn und Autobahn auf 10 m. Dies ist nicht nur technisch möglich, sondern angesichts der überragenden ökologischen Bedeutung des Mooswaldes als FFH- und Vogelschutzgebiet auch zwingend geboten. Die Mehrkosten, die dem Vorhabensträger durch die dann notwendig werdenden Sicherheitseinrichtungen¹ entstehen, sind aus Sicht des NABU zumutbar. Darüber hinaus sind in ökologisch sehr wertvollen Bereichen Tieferlegung oder Dammlage des Gleiskörpers wegen des zusätzlichen Flächenverbrauchs zu vermeiden.

Grundannahmen des Vorhabensträgers

Beim Meldestatus des Vogelschutzgebietes Mooswald geht der Vorhabensträger „von der Annahme aus, dass die Nachmeldefläche² bis zur Planfeststellung auch tatsächlich als rechtsgültiges Vogelschutzgebiet unter Schutz gestellt sein wird“ (S. 8 der Vogelschutzverträglichkeitsprüfung). Nach Auffassung des NABU ist diese Prämisse unzulässig, da bisher keine Rechtsverordnung des Landes Baden-Württemberg für die Vogelschutzgebiete vorliegt. Solange diese Rechtsverordnung nicht vorliegt und von der EU-Kommission auch anerkannt wurde, ist der Mooswald weiterhin als faktisches Vogelschutzgebiet zu betrachten und durch den Vorhabensträger auch so zu behandeln. Insofern ist es aus Sicht des NABU daher unzulässig in der jetzigen Phase des Genehmigungsverfahrens für das Vogelschutzgebiet das schwächere Schutzregime nach der FFH-Richtlinie anzuwenden.

Bei der Bewertung der anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen wird vom Vorhabensträger eine durchschnittliche Zahl der Züge pro Zeiteinheit zu Grunde gelegt. Sollten sich diese im Rahmen des Genehmigungsverfahrens als überholt und/oder unrealistisch erweisen, sind sämtliche Umweltverträglichkeitsprüfungen (einschließlich der Verträglichkeitsprüfungen für das FFH- und Vogelschutzgebiet) unter dem Aspekt der geänderten Zugzahlen neu zu bewerten.

Datenerhebungen durch den Vorhabensträger

- Die in den Planungsunterlagen getroffene Unterscheidung in „naturferne“ und „naturnahe“ Waldbestände ist nicht nachvollziehbar, da keine klaren Kriterien für diese Einstufungen genannt, übliche naturschutzfachlich etablierte Kategorien nicht genutzt werden. Da die besonderen Schutzfunktionen des Mooswaldes auch in der noch vorhandenen Flächendimension begründet sind, ist ein Verlust an Waldflächen in jedem Fall gravierend und darf nicht in kleinparzellige Charakterisierung von vorgeblich naturnahen und naturfernen Bereichen unterschieden werden.
- Die Besonderheit des Freiburger Mooswaldes ist es ja gerade, dass er in Teilen ein Relikt der Mittelwaldwirtschaft darstellt, eine Wirtschaftsform, die durch die resultierende Waldstruktur insbesondere mit den alten „Mittelwaldeichen“ naturschutzfachlich besonders wertvoll ist.
- Die vom Vorhabensträger durchgeführte Erhebung der Schutzgüter im Vogelschutzgebiet Mooswald ist unzureichend. Einzelheiten sind unter dem Punkt „Bewertung des Eingriffs durch den Vorhabensträger“ (s.u.) angeführt. Hier besteht nach Auffassung des NABU erheblicher Nachholbedarf.
- Ein Sonderfall stellt der Mittelspecht dar: Für die Bewertung der Erheblichkeit des Eingriffs für das Vogelschutzgebiet Mooswald spielt das Vorkommen des **Mittelspechts** eine entscheidende Rolle. Der Mooswald gehört zu den besten Gebieten für den Mittelspecht in Baden-Württemberg. In den Anhörungsunterlagen wird von einer Populationsgröße von 180 - 210 Revieren ausgegangen. **Diese Zahl entspricht nicht der tatsächlichen Populationsgröße.** Nach den Unterlagen des NABU, der Fachschaft für Ornithologie und nach Sichtung entsprechender Literatur zum Vorkommen des Mittelspechts im Mooswald ist in den Antragsunterlagen der Bestand des Mittelspechts um den Faktor 4 zu hoch angegeben und muss daher unbedingt korrigiert werden! Die Ergebnisse des Sondergutachtens für den Mittelspecht, die vom Vorhabensträger veranlasst wurden, widersprechen allen bisherigen Kartierungsergebnissen verschiedener Gutachter im

¹ Wie Abkommenschutz und Ladungsabwurfssicherungswand

² Anmerkung des NABU: diese Nachmeldefläche bezieht sich auf das Vogelschutzgebiet Mooswald.

Mooswald und sind daher als unbrauchbar zu werten. Die Kartierung von Mittelspechten ist methodisch anspruchsvoll, da beim Kartieren – z.B. mit Hilfe einer sogenannten Klangattrappe – Doppelzählungen an Reviergrenzen leicht möglich sind. Derzeit ist beim Mittelspecht nach Auffassung des NABU und nach Auffassung anderer Experten von einer Populationsgröße von etwa 50 Revieren im Vogelschutzgebiet Mooswald auszugehen. Da die Frage der Populationsgröße des Mittelspechts im Mooswald ein zentrales Kriterium bei der Bewertung der Eingriffserheblichkeit ist (d.h. Zahl der durch die Neubaustrecke betroffenen Reviere im Verhältnis zur Gesamtzahl der Reviere), **fordert der NABU eine erneute Untersuchung der Populationsgröße des Mittelspechts im Mooswald**, die diesmal unbedingt durch einen Mittelspecht-Spezialisten durchgeführt werden muss. Der Eindruck drängt sich leider auf, dass der Vorhabensträger die Zahl der Mittelspecht-Reviere im Mooswald höher angegeben hat als sie tatsächlich ist, um die Erheblichkeit des Eingriffs durch die Neubaustrecke für den Mittelspecht „runterzurechnen“.

Bewertung des Eingriffs durch den Vorhabensträger

Insgesamt drängt sich für den NABU leider der Eindruck auf, dass der Vorhabensträger den Eingriff in das Vogelschutzgebiet bei den einzelnen Vogelarten stets zu seinen Gunsten interpretiert hat. Dies ist unzulässig und widerspricht klar Intention und Geist der EU-Vogelschutzrichtlinie. Diese Auffassung macht der NABU an folgenden Beispielen deutlich:

- **Eisvogel:** Laut Antragsunterlagen werden durch die Neubaustrecke zwei Reviere betroffen. Der Vorhabensträger macht aber keinerlei Angaben zur Populationsgröße des Eisvogels im gesamten Vogelschutzgebiet. Diese Angaben sind für die Bewertung der Erheblichkeit des Eingriffs aber relevant. Für den Bereich NSG „Arlesheimer See“ ist laut Antragsunterlagen baubedingt mit einer deutlichen Einschränkung der Lebensraumqualität zu rechnen, die bis hin zu einem geringeren Bruterfolg führen kann. Die Qualität des traditionellen Reviers am Arlesheimer See – nach Datenlage des NABU eines von nur wenigen Revieren des Eisvogels im betroffenen Vogelschutzgebiet – wird damit erheblich verschlechtert. Gerade wegen der kleinen Population des Eisvogels im Vogelschutzgebiet Mooswald hätte dieser Umstand in den Antragsunterlagen und bei der Bewertung des Eingriffs vertieft berücksichtigt werden müssen. Auch wenn die Wirkung nur temporär (d.h. auf die Bauphase beschränkt) sein sollte, so ist dieser Eingriff wegen der kleinen Population und der mehrjährigen Bauphase doch als erheblich zu werten.
- Für die **Große Rohrdommel** konstatiert die Vogelschutzverträglichkeitsprüfung eine Empfindlichkeit bei visuellen und akustischen Störreizen. Obwohl der Bericht korrekt feststellt, dass sich nach den Untersuchungen von MIERALD et al. (2007) die Große Rohrdommel als die gegenüber Bahnlärm empfindlichste Vogelart zeigt (von 132 untersuchten Arten!) und obwohl sich das Überwinterungsgebiet der Großen Rohrdommel im Nahbereich der Neubaustrecke befindet, wird eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen. Die dafür angeführten Belege sind nicht stichhaltig und bedürfen einer erneuten Überprüfung. Als Beispiel für eine nicht stichhaltige Interpretation der zitierten Literatur sei genannt, dass der Vorhabensträger Vögel als „generell recht unempfindlich gegenüber Schallwirkungen“ bezeichnet. Die hierzu zitierte Literatur bezieht sich aber vor allem auf Flug- und Straßenlärm und nicht auf Bahnlärm. Die entsprechende Betrachtung der Auswirkungen von Schall auf die Große Rohrdommel durch die Neubaustrecke hätte zudem artspezifisch (d.h. auf die Große Rohrdommel bezogen) erfolgen müssen und darf sich nicht auf Vögel im Allgemeinen beziehen. Die Erheblichkeit der Beeinträchtigung ist schlüssig auszuschließen und darf vom Vorhabensträger nicht einfach nur unterstellt werden. Der NABU geht daher bis zur Vorlage gegenteiliger Beweise von einer erheblichen Beeinträchtigung für die Große Rohrdommel durch die NBS aus.
- **Schwarz- und Rotmilan:** offenbar wurden vom Vorhabensträger keine Horstkartierungen durchgeführt, jedenfalls liegen entsprechende aktuelle Daten zur Lage der Brutplätze den Antragsunterlagen nicht bei. Dies ist vom Vorhabensträger nachzuholen. Daher können vom Vorhabensträger zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine seriösen Aussagen zum Verlust von Horstplätzen – und damit Revieren - durch die Neubaustrecke gemacht werden. Es ist zudem in erheblichem Maße davon auszugehen, dass entlang der Neubaustrecke beide Arten Jagdflüge unternehmen werden. Durch die Dammlage und die geringe Bewaldung- bzw. Verbuschung des Trassenbereichs eignet sich die Neubaustrecke für die Jagd nach Kleinsäugern und Insekten besonders

gut. Im betroffenen Vogelschutzgebiet spielen Kleinsäuger und Insekten nach Beobachtungen des NABU eine wichtige Rolle im Nahrungsspektrum des Schwarzmilans, Fisch und Aas dagegen nur eine untergeordnete Rolle. Daher ist von einem erheblichen Kollisionsrisiko – sowohl durch fahrende Züge als auch durch Oberleitungen – für beide Arten auszugehen. Die entsprechenden Leitungsmasten entlang der Neubaustrecke eignen sich als Ansitzwarte zur Jagd für Vögel sehr gut, sodass sogar von einem „Falleneffekt“ für Rot- und Schwarzmilan auszugehen ist. Der NABU geht daher von einer erheblichen Beeinträchtigung für Rot- und Schwarzmilan durch die NBS aus.

- **Mittelspecht:** aus Sicht des NABU ist der Brutbestand des Mittelspechts im Mooswald vom Vorhabensträger um den Faktor 4 zu hoch angegeben. Daher muss die Populationsgröße des Mittelspechts durch einen Spezialisten erneut erhoben werden und eine Neubewertung der Erheblichkeit des Eingriffs auf Basis der aktuellen Zahlen vorgenommen werden. Bis zur Vorlage einer neuen Untersuchung der Populationsgröße des Mittelspechts und einer darauf basierenden Bewertung der Erheblichkeit des Eingriffs durch den Vorhabensträger geht der NABU von einer erheblichen Beeinträchtigung für den Mittelspecht durch die Neubaustrecke aus.
- Beim **Weißstorch** wird auf das Kollisionsrisiko durch Züge und Oberleitungen im Bereich der Neubaustrecke zwar eingegangen, doch fehlt eine entsprechende Betrachtung der Eignung der Masten für die Oberleitungen als Sitzwarte für den Weißstorch. Hier sind entsprechende Verluste durch Stromschlag stark zu vermuten, die auch nicht durch Lärmschutzeinrichtungen verhindert werden! Ohne eine entsprechend fundierte Betrachtung dieses Sachverhalts geht der NABU von einer erheblichen Beeinträchtigung für den Weißstorch durch die Neubaustrecke aus.
- **Wespenbussard:** Was für Rot- und Schwarzmilan oben bereits angeführt wurde, gilt auch für den Wespenbussard. Es fehlen entsprechende Horstkartierungen, die als Grundlage für die weitere Erörterung der Erheblichkeit des Eingriffs aus Sicht des NABU aber zwingend notwendig sind. Dies ist vom Vorhabensträger nachzuholen. Auch wenn der Wespenbussard Aas in der Regel meidet, hängt es von Lage und Form des Damms ab, ob sich nicht doch entsprechende Nahrungsressourcen für den Wespenbussard entlang der Neubaustrecke finden und damit nicht doch ein erhöhtes Kollisionsrisiko besteht. Durch die Breite der Schneise (BAB 5 und Bahnlinie) ist dieser Bereich schon fast als „Offenland“ zu bezeichnen. Eine entsprechende Betrachtung fehlt in den Antragsunterlagen aber. Auch dies ist vom Vorhabensträger nachzuholen. Wegen der ungenügenden Datenlage und der unvollständigen Betrachtung des Kollisionsrisikos geht der NABU gegenwärtig von einer erheblichen Beeinträchtigung des Wespenbussards durch die Neubaustrecke aus.
- **Baumfalke:** Der Vorhabensträger stellt in den Antragsunterlagen fest, dass „ein Brutbesatz in Autobahnnähe“ – und damit in der Nähe der Neubaustrecke – unwahrscheinlich ist. Konkrete Erhebungen oder eine Erklärung, warum dies als unwahrscheinlich gilt, finden sich in den Antragsunterlagen nicht. Vermutungen helfen nach Ansicht des NABU hier allerdings nicht weiter. Es sind daher entsprechende Untersuchungen zu Brutplätzen und Jagdverhalten des Baumfalken in Trassennähe vom Vorhabensträger durchzuführen. Die Erheblichkeit des Eingriffs kann seriös erst nach Vorlage der entsprechenden Untersuchungen beurteilt werden. Wegen der mangelhaften Datenerhebung durch den Vorhabensträger geht der NABU gegenwärtig von einer erheblichen Beeinträchtigung des Baumfalken durch die NBS aus.
- Für die **Wachtel** wird in den Unterlagen des Vorhabensträgers eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Neubaustrecke konstatiert. Eine weitergehende Betrachtung erfolgt durch den Vorhabensträger allerdings nicht. Entsprechende Kompensationsmaßnahmen für die Wachtel im betroffenen Planfeststellungsabschnitt konnten in den vorhandenen Unterlagen des Vorhabensträgers nicht gefunden werden. Sie müssen nach Auffassung des NABU aber zwingend geplant und auch umgesetzt werden.

Darüber hinaus weist der NABU darauf hin, dass die vom Vorhabensträger als „wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Erheblichkeit“ bezeichneten Erhaltungsziele für die im Vogelschutzgebiet Mooswald vorkommenden Arten – in der Entwurfsfassung des RP Freiburg vom 13.03.2009 – aus Sicht des NABU nicht den durch die EU-Kommission verlangten Kriterien (Gebote und Verbote) entsprechen, sofern sie sich am Entwurf

der Sammelverordnungen für die Vogelschutzgebiete des MLR orientieren. Der entsprechende Entwurf des MLR ist im vorliegenden Fall nicht anzuwenden, solange er nicht rechtsgültig ist und von der EU-Kommission auch anerkannt wurde. In der Anhörung der Sammelverordnung für die EU-Vogelschutzgebiete durch das MLR haben die Verbände ihre ablehnende Haltung bereits deutlich gemacht.

Ausgleichsmaßnahmen

Der NABU weist vorsorglich darauf hin, dass – zum Erhalt der Funktion des Mooswaldes als Teil des Netzwerks Natura 2000 – Kompensationsmaßnahmen vor dem Beginn der Baumaßnahmen im Rahmen der Neubaustrecke umgesetzt werden müssen. Der NABU hat dabei folgende Forderungen an den Vorhabensträger:

- Da die Neubaustrecke zu massiven Eingriffen in Natur und Landschaft führen wird, sind diese Eingriffe vollumfänglich durch entsprechende Maßnahmen **vor Ort** auszugleichen. Einen – auch nur teilweisen – Ausgleich in Form von Zahlungen („Ausgleichsabgabe“) lehnt der NABU kategorisch ab.
- Der NABU hat für die Kompensation des Eingriffs entsprechende Vorschläge gemacht und dem Regierungspräsidium Freiburg übermittelt („Grünkonzept Rheintalbahn“). Diese Vorschläge wurden leider nur teilweise von der Bahn aufgegriffen. Insgesamt sind nach Ansicht des NABU die jetzt vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen keinesfalls ausreichend. Hier muss deutlich nachgebessert werden und die entsprechenden gesetzlichen Regelungen sind auch einzuhalten (z.B. die entsprechenden Vorgaben bzgl. des Gebietschutzes im Rahmen von Natura 2000, aber auch das Artenschutzrecht).
- Der Mooswald leidet seit Jahren unter zunehmender Trockenheit. Diese hat überwiegend anthropogene Ursachen und führt langfristig zum Verlust der für den Mooswald typischen Lebensräume und Arten (Schutzgüter). Da auch die Baumaßnahmen im Rahmen der Neubaustrecke in den Grundwasserspiegel des Mooswaldes eingreifen werden, ist dies durch ein entsprechendes Konzept zur Wiedervernässung des Mooswaldes auszugleichen. Entsprechende detaillierte Vorschläge hat der NABU im Rahmen des „Grünkonzepts Rheintalbahn“ gemacht und fordert deren zügige Umsetzung. Es ist vollkommen unverständlich, dass diese zentrale Forderung des NABU vom Vorhabensträger nicht aufgegriffen wurde, sondern offenbar forstwirtschaftlichen Interessen geopfert wurde. Wegen der hohen ökologischen Bedeutung des Mooswaldes und wegen seiner Stellung im Rahmen des Netzwerks Natura 2000 haben **forstwirtschaftliche** Interessen eindeutig hinter ökologischen Belangen zurückzustehen.

Der Waldverlust ist ökologisch und flächenmäßig wie folgt auszugleichen:

- Die Fläche der Eingriffe im Wald ist auf das absolute Minimum zu reduzieren. Der NABU hat hierzu einen entsprechenden Vorschlag gemacht (geringerer Abstand zwischen BAB 5 und NBS, s.o.).
- Der NABU fordert einen flächenmäßigen Waldausgleich von mindestens 1:3. D.h. für jeden Hektar gerodeten Wald muss eine Wiederbewaldungsfläche von mindestens 3 Hektar bereitgestellt werden. Der „Kompromiss“ zwischen Forst und Landwirtschaft zum Waldausgleich für die Rheintalbahn, der auf Vermittlung des ehemaligen Regierungspräsidenten zustande gekommen ist, wurde vom NABU immer abgelehnt, da er – wieder einmal – zu Lasten der Natur geht. Der Waldausgleich ist ausschließlich unter ökologischen Aspekten durchzuführen und nicht unter politischen Gesichtspunkten.
- Dieser flächenmäßig umfangreichere Ausgleich ist angesichts der besonderen ökologischen Bedeutung von alten Wäldern, die einerseits dauerhaft sowie ebenfalls durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme verschwinden werden, zwingend. Auch für die befristete Waldinanspruchnahme sind Wiederbewaldungsflächen einzuplanen, um einen Ausgleich für die hohe ökologische Wertigkeit der dadurch betroffenen alten Wälder, die danach ja durch Neuaufforstungen ersetzt werden, auch während der mehrjährigen Bauphase sicherzustellen.
- Diese Wiederbewaldungsflächen müssen sämtlich im Bereich des Mooswaldes liegen, also an bestehende Waldflächen des Mooswaldes angrenzen. Dabei müssen die Wiederbewaldungsflächen vor allem in angrenzenden Bereichen des südlichen Mooswaldes liegen, da in diesem Bereich der Eingriff am stärksten und die Wiederbewaldung für Arten mit großen Revieransprüchen auch am sinnvollsten ist (z. B. Schwarz- und Rotmilan, Schwarzspecht). Ökologisch wertvolle Flächen – wie artenreiches Grünland – sind allerdings keine geeigneten Wiederbewaldungsflächen.

- Wiederbewaldungsflächen in der Rheinebene bei Hausen a. d. Möhlin sind im Rahmen des Waldausgleichs für den Bau der Neubaustrecke wegen der Entfernung zum Eingriffsort, der standörtlichen Unterschiede und der fehlenden Vernetzung mit dem Mooswald ökologisch vollkommen ungeeignet und werden daher vom NABU abgelehnt.
- Aufwertungsmaßnahmen im Mooswald werden vom NABU begrüßt, sofern sie ökologisch sinnvoll sind. Der vorgesehene Unterbau („Umwandlungsvorbau“) von Roteichenbeständen stellt aus Sicht des NABU keine zusätzliche ökologische Aufwertungsmaßnahme dar, sondern entspricht eher einem normalen waldbaulichen Handeln im Sinne des regulären forstlichen Bewirtschaftungskonzeptes des städtischen Forstamtes Freiburg. Auch die als Lichtwaldbewirtschaftung beschriebenen Maßnahmen mit der gruppenweisen Pflanzung von (Stiel-)Eichen-Heisterpflanzen sind nicht als ökologische Aufwertungen einzustufen. Abgesehen davon, dass das beschriebene Verjüngungsverfahren in der Vergangenheit nicht zu den gewünschten Erfolgen führte, ist der Erhalt des (Stiel-)Eichenanteils im Mooswald festgeschriebenes reguläres forstbetriebliches Ziel des Waldbesitzers. Echte ökologische Aufwertungsmaßnahmen sollten aber zwingend auch im Mooswald erfolgen und **keinesfalls im Rheinwald bei Hartheim**. Die bei Hartheim vorgesehenen Aufwertungsmaßnahmen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu zukünftigen Auskiesungsflächen des IRP. Daher ist schon bald mit einem erneuten Eingriff in diese vorgesehene Ausgleichsfläche zu rechnen, die damit als ungeeignet zu bezeichnen ist.
- In den Offenlandgebieten südlich des Mooswaldes – so genannte „Mengener Wiesen“ – sind bestehende Maisanbauflächen in artenreiches Grünland umzuwandeln, um den Eingriff für im Wald brütende, im Offenland aber nahrungssuchende Arten auszugleichen. Als Beispiele für diese Arten seien Schwarz- und Rotmilan sowie Hohltaube und Baumfalke genannt. Artenreiches Grünland spielt für diese Arten als Nahrungsbiotop eine wichtige Rolle.
- Durch die Neubaustrecke wird dieses Offenlandgebiet zudem randlich zerschnitten, was durch entsprechende Aufwertungsmaßnahmen (Umwandlung von Maisanbauflächen in artenreiches Grünland für Wiesenbrüter) auszugleichen ist.

Andere Pläne und Projekte

Auf Seite 93 der Vogelschutzverträglichkeitsstudie wird auf andere Pläne und Projekte eingegangen, die kumulativ mit dem vorliegenden Projekt zu Summationswirkungen bei dem Eingriff in das Vogelschutzgebiet führen können bzw. führen werden. Die Darstellung ist allerdings fachlich ungenügend und muss aus folgenden Gründen überarbeitet werden:

- Es wird vom Vorhabensträger nicht hinreichend genug erläutert, was er unter dem Begriff „Pläne und Projekte“ eigentlich konkret versteht. Die entsprechende Definition des Eisenbahnbundesamtes aus dem Jahr 2005, die auf S. 93 angeführt wird, ist veraltet und muss an die neueste Rechtsprechung angepasst werden. Entsprechende aktualisierte Dokumente befinden sich auf der Webseite der EU-Kommission und sind anzuwenden.
- Der Flächennutzungsplan der Stadt Freiburg ist inzwischen rechtsgültig und muss in die entsprechenden Betrachtungen der Kumulationswirkung mit einbezogen werden. So wird beispielsweise am östlichen Rand des Vogelschutzgebietes das Gewerbegebiet Haid erweitert.
- Verschiedene Pläne und Projekte, die in das Vogelschutzgebiet eingreifen, fehlen in der Betrachtung – so etwa der Ausbau der B 31 West.
- Die Darstellung der Summationswirkung durch den Vorhabensträger bleibt völlig oberflächlich und berücksichtigt die betroffenen Schutzgüter ungenügend. So wird bezüglich der Erweiterung des Flugplatzes Freiburg nur auf den Mittelspecht eingegangen und die ohnehin viel zu hohen Bestandszahlen (180 – 210 Paare) für die Bewertung der Summationswirkungen des Eingriffs zu Grunde gelegt.

Minimierungsmaßnahmen

Wegen der großen Zahl betroffener Schutzgüter, wegen der massiven bau- und anlagebedingten Eingriffe und vor dem Hintergrund des geltenden Naturschutzrechts (Artenschutzrecht) sind umfangreiche Minimierungs-

maßnahmen notwendig, die deutlich über die vom Vorhabensträger geplanten Maßnahmen hinausgehen müssen. Der Bau von Querungsmöglichkeiten ist als Minimierungsmaßnahme und nicht als Kompensationsmaßnahme zu verstehen.

Der NABU fordert insbesondere:

- Im Mooswald ist der Bau einer wirkungsvollen Querungshilfe für Tiere („Grünbrücke“) mit einem entsprechenden Leitsystem notwendig. Diese muss in Form und Größe den heute gültigen Standards genügen. Danach sollten solche Grünbrücken mindestens 100 m breit sein und allen mobilen Tierarten Querungsmöglichkeiten bieten. Als Standort für eine solche Grünbrücke bietet sich der Abschnitt zwischen Tiengener Straße und Opfinger Straße an.
- Für amphibische und aquatische Tierarten sind solche Grünbrücken aber nicht geeignet. Daher müssen auch entsprechende Querungsmöglichkeiten (z.B. Unterführungen) für Amphibien, Fischotter – die Besiedlung des Mooswaldes durch den Fischotter ist in Zukunft durchaus möglich – und andere Tierarten geschaffen werden. Das Gleiche gilt für aquatische Tierarten. Querungsmöglichkeiten für Fische und andere aquatische Arten sind dabei so zu errichten, dass durch die technische und ökologische Gestaltung der Querungseinrichtungen keine selektiven Wirkungen entstehen. Dies kann insbesondere auch dadurch erreicht werden, dass – links und rechts neben dem querenden Gewässer – auch Querungsmöglichkeiten für terrestrische oder semi-aquatische Arten vorhanden sind.
- Bei der ökologischen Gestaltung des Gewässers und des Gewässerbetts im Querungsbereich ist darauf zu achten, dass die Habitatansprüche für Fische und andere aquatische Arten entsprechend berücksichtigt werden, damit für einzelne Arten keine Wanderungshindernisse entstehen.
- Für alle Querungseinrichtungen gilt, dass sie frei von menschlichen Störungen bleiben müssen. Das heißt, dass die Errichtung von Wegen o.ä. im Bereich der Querungen deren Funktion deutlich beeinträchtigt. Dies ist unbedingt zu verhindern.
- Die Oberleitungen, die zur Stromversorgung des Bahnverkehrs dienen, sind so zu gestalten, dass sie für Vögel und gegebenenfalls andere Tierarten keine Gefahr darstellen. Dies gilt insbesondere für die Vermeidung von Stromschlägen. Die technischen Voraussetzungen hierfür sind zu schaffen.
- Sofern z.B. im Bereich von Ortschaften durchsichtige Schallschutzwände³ errichtet werden, muss garantiert werden, dass kein Vogelschlagrisiko an den Schallschutzwänden entsteht. Hierzu gibt es einfache technische Möglichkeiten. Im Bereich der Bahnstrecke nördlich Offenburg ist dies bereits erfolgt.
- Sofern bei den Baumaßnahmen im Bereich des NSG „Arlesheimer See“ der Zaun, der das NSG umgibt, beschädigt wird, ist der Zaun umgehend wieder zu reparieren. Sofern der Zaun während der Baumaßnahmen versetzt werden muss, ist vom Vorhabensträger auf jeden Fall zu gewährleisten, dass er an anderer geeigneter Stelle ohne Zeitverzögerung wieder errichtet wird. Auch während der Bauphase muss das NSG „Arlesheimer See“ für die Öffentlichkeit unzugänglich bleiben.
- Das Material der Auskiesung der Flachwasserzone im NSG „Arlesheimer See“ ist für den Bau eines natürlichen Lärmschutzwalls zwischen Neubaustrecke und „NSG Arlesheimer See“ zu verwenden. Zusammen mit weiterem Abraummaterial könnte so bei entsprechender Gestaltung und Bepflanzung eine gut in die Landschaft eingebundene Anlage geschaffen werden, die bei ausreichender Höhe wirkungsvoll und dauerhaft Vogelschlag verhindert. Ein Bretterzaun, wie er in den Antragsunterlagen vorgesehen ist, ist als Lärmschutzeinrichtung aus Sicht des NABU keinesfalls geeignet. Die geplanten Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bahn müssen neben der Funktion des Lärmschutzes auch eine Funktion als Sichtschutz und zur Vermeidung von Kollisionen zwischen Bahn (Züge und Oberleitungen) und Tieren (z.B. Vögeln) haben.
- Es wird unsererseits davon ausgegangen, dass während der Bauphase alle dazugehörigen Aktivitäten auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben und nur in den vorgesehenen Baustreifen erfolgen. Der Ausbau von Waldwegen zu Baustraßen ist auszuschließen, eine Erschließung sollte parallel zur BAB/ Neubaustrecke mit Anschluss über bestehende Straßen erfolgen, Beeinträchtigungen bestehender Schutzgebiete sind zu vermeiden. In diesem Zusammenhang wird auf den großen Märzenbecher-Standort im Bereich Schlatter Wald nördlich der Tiengener Straße hingewiesen. Erforderlichenfalls ist dieser Standort zu markieren und vor Schäden aller Art zu schützen.

³ Dies gilt insbesondere für teilweise „verglaste“ Schallschutzwände, die im oberen Bereich durchsichtig und damit für Vögel nicht erkennbar sind.

Lärmschutz

Zur Minimierung des durch den Betrieb des 3. und 4. Gleises entstehenden Lärms, der für Mensch und Natur eine Belastung darstellt, fordert der NABU:

- Die Abschaffung des Schienenbonus.
- Einen optimalen Lärmschutz für die Bevölkerung der Stadt Freiburg und der betroffenen Gemeinden, auch über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus.
- Beidseitig der Neubaustrecke eine entsprechende Lärmschutzeinrichtung, da durch die zusätzliche Verlärmung durch die Neubaustrecke auch die Gebiete westlich der BAB 5 betroffen sind. Dieser Faktor wird in den Antragsunterlagen offenbar gar nicht berücksichtigt.
- Eine Umstellung des „rollenden Materials“ auf moderne und damit leisere Waggons, um den Lärm an der Quelle zu vermeiden.

Freiburg im Breisgau, den 1. Dezember 2009

Dr. Felix Bergmann
Geschäftsführer NABU Südbaden
Habsburgerstraße 9
D-79104 Freiburg

Dirk Niethammer
Vorsitzender NABU Freiburg e.V.
Münsterplatz 28
D-79098 Freiburg

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Naturschutz am südlichen Oberrhein](#)

Jahr/Year: 2011

Band/Volume: [6](#)

Autor(en)/Author(s): Bergmann Felix, Niethammer Dirk

Artikel/Article: [Stellungnahme des NABU zum Ausbau der Rheintalbahn im Planfeststellungsabschnitt \(8.2\) Freiburg-Schallstadt 173-180](#)