

Vergleichende Bewertung von Trassenvarianten beim Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel unter Natur- und Landschaftsschutzaspekten – eine Stellungnahme des NABU-Landesverbandes *)

Karl Westermann¹⁾ und Jürgen Rupp²⁾

1. Einführung

Die Deutsche Bahn betreibt seit langem den Ausbau der Rheintalbahn durch Planung und Bau von zwei neuen Gleisen, ein Projekt, dessen Notwendigkeit unumstritten ist. Für die Ausbaustrecke Hohberg OG - Kenzingen EM entschied das Innenministerium Baden-Württemberg 1990, dass wegen eindeutiger Faktenlage auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet werden kann. Die Raumordnungsverfahren für die Strecke Kenzingen-Schliengen (1994) und für den Raum Offenburg hatten davon auszugehen, dass die neuen Gleise zwischen Offenburg und Kenzingen EM auf der Westseite an die bestehende Rheintalbahn angebaut werden („Bündelungstrasse“) und südlich von Kenzingen Richtung Autobahn abschnellen. Ein Raumordnungsbeschluss bestätigte nochmals 2002 diesen Sachverhalt. Weil in der Freiburger Bucht durch eine Bündelungstrasse in beträchtlichem Maße die Bausubstanz und Siedlungsstruktur verschiedener Orte zerstört würde, ist hier trotz großer Eingriffe in eine naturnahe Landschaft geplant, die neuen Gleise auf einer neuen Trasse auf der Ostseite der Autobahn A5 (BAB, „Autobahntrasse“) zu führen. Nördlich von Offenburg ist die Bündelungstrasse schon realisiert; dort sind mehrere Orte in vergleichbarer Weise wie südlich von Offenburg betroffen, ohne dass es zu heftigen Protesten gekommen wäre. Auch die Verteilung naturnaher Gebiete ist in der Offenburger Rheinebene südlich und nördlich von Offenburg durchaus vergleichbar: Am östlichen Rand der Rheinebene verläuft die historische Siedlungsachse, sodass hier die größeren Orte sich reihen, die Siedlungsdichte relativ hoch und das Naturpotential im Vergleich wesentlich geringer als in den Niederungen der Schwarzwaldflüsse mitten in der Rheinebene sind. Die Autobahn verläuft etwa ein bis vier Kilometer westlich dieser Siedlungsachse in der Rheinebene. Südlich von Offenburg wird die Rheinebene erheblich schmaler als weiter im Norden, sodass dort die Eingriffe einer Autobahntrasse noch gravierender würden, als sie nördlich von Offenburg gewesen wären.

Im Raum südlich von Offenburg verlangen Bürgerinitiativen und Verwaltungen von verschiedenen Anliegergemeinden der Rheintalbahn (RTB) seit etlichen Jahren mit Nachdruck statt der Bündelungstrasse einen Neubau der beiden Gleise auf der Ostseite der Bundesautobahn („Autobahntrasse“) und gewannen dabei die Unterstützung der Mehrheit der Regionalpolitiker.

Bei Vergleichen der verschiedenen Trassen spielten bisher fast ausschließlich Lärmschutzaspekte als ein fundamentales Anliegen der Anrainer von RTB und BAB die dominierende Rolle. Obwohl von vornherein wahrscheinlich war, dass durch aktive Lärmschutzmaßnahmen bei beiden Trassenvarianten entscheidende Verbesserungen erreichbar wären, wurde von der großen Mehrheit der Regionalpolitiker trotz des gegenteiligen Raumordnungsbeschlusses strikt die Autobahnparallele verfolgt. Dies war nur möglich, indem andere grundsätzliche Rahmenbedingungen bisher nicht mit berücksichtigt wurden:

- Die größeren Anliegergemeinden der RTB und ihre Bürger haben außerordentliche Standortvorteile gegenüber anderen Gemeinden; ganz besonders Offenburg, Lahr und Herbolzheim profitierten in den letzten Jahrzehnten in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung und ihre Bürger bekamen auf verschiedenen Ebenen erhebliche Vorteile gegenüber Bürgern anderer Gemeinden – auf Kosten großflächiger Verluste einer bis vor wenigen Jahrzehnten naturnahen Landschaft. Sind daher nicht Lärmschutzwände und -galerien, Tieferlegungen der Gleise sowie weitere Maßnahmen eines aktiven Lärmschutzes trotz einiger städtebaulicher Belastungen zumutbar, sofern ein wirksamer aktiver Lärmschutz erreicht werden kann?
- Es besteht ein hochrangiges allgemeines Interesse an einem reibungslosen Bahnbetrieb im Personennah- und -fernverkehr sowie Güterverkehr. Ist dieser zumindest bei den regelmäßig auftretenden Störsituationen nicht besser bei einer vierspurigen Bündelungstrasse zu gewährleisten?

*) Korrigierte und geringfügig ergänzte Version der Fassung vom Januar 2010

¹⁾ Teile 2 bis 4

²⁾ Teil 5

- Eine Autobahnparallele würde zu einem erheblich größeren Flächenverbrauch als die Bündelungstrasse führen, wobei zudem in weit größerem Anteil naturnahe Flächen verloren gingen. Müssen nicht Grundsatzprogramme weit ernsthafter umgesetzt werden, als es viele Gegner der Bündelungstrasse fordern, nachdem der Flächenverbrauch auch in der Oberrheinebene zu einem der großen Entwicklungsprobleme geworden ist?
- In einem gewissen Gegensatz zum bisherigen deutschen Naturschutzgesetz macht das europäische Regelwerk Natura 2000 strenge und sogar bindende Vorgaben für solche Planungen, die für Natura 2000-Gebiete oder Vorkommen von Arten des Anhangs IV erhebliche Auswirkungen haben. Bei der Autobahnparallelen wäre eine Vielzahl von Gebieten und wahrscheinlich Arten betroffen. Muss dieses Hintanstellen von Natura 2000-Vorgaben daher als der Versuch interpretiert werden, die Richtlinien nur formal und nicht streng inhaltlich zu beachten und damit zu „unterlaufen“? Funktionieren die staatlichen Kontrollmechanismen überhaupt noch, wenn selbst die staatliche Naturschutzverwaltung neuerdings trotz klarer Faktenlage keine Stellungnahme gegen die Autobahnparallele mehr abgab, aber eine bei der Bündelungstrasse zusätzlich notwendig werdende Überquerung der Alten Elz entgegen den Fakten als „erheblichen“ Eingriff bewertete?

In dieser Situation sehen wir uns **in einem ersten Schritt** genötigt, zu Natura 2000 und Flächenverbrauch die bekannten Fakten darzulegen und die beiden möglichen Trassen vergleichend zu bewerten. Dabei gehen wir auch auf eine Vielzahl falscher und tendenziöser Behauptungen zu Natura 2000 im Auftrag von BI und Anliegergemeinden ein.

Die Datengrundlage ist für die Bündelungstrasse ziemlich gut, weil die DB umfangreiche Untersuchungen, vor allem zu den Arten und Biotopen von Natura 2000, durchführen ließ. Allgemein zugängliche Daten für die Autobahnparallele existieren mit wenigen Ausnahmen nur auf den Standarddatenbögen der Natura 2000 – Gebiete; dort sind nur sehr pauschal dargestellte Grunddaten aufgeführt; wenn überhaupt werden die groben Größenordnungen der Artbestände fast immer überschlägig geschätzt; die Bögen enthalten mit wenigen Ausnahmen keine präzise Lokalisierung von Brut- und Rastplätzen. Auf dieser Datenbasis ist ein ernsthafter Trassenvergleich nicht möglich und von vornherein unzulässig. Angesichts des großen Naturpotentials entlang der BAB und der großen Schwierigkeiten, bei einer Autobahnparallelen das Kohärenzgebot von Natura 2000 zu erfüllen, sind zweifellos zunächst mehrjährige intensive Untersuchungen erforderlich, um überhaupt einen ernsthaften Vergleich zu ermöglichen. Die Fachschaft verfügt aus vielen Teilgebieten entlang der beiden Trassen über langjährige Geländekenntnisse, eigene Untersuchungen sowie Zählungen. Die meisten Natura 2000-Gebiete im Bereich der Rheintalbahn und auf der Ostseite der Bundesautobahn wurden im Winter 2009/2010 zusätzlich gezielt für eine Übersicht der Biotope und der Bewirtschaftung aufgesucht.

Abkürzungen: BAB: Bundesautobahn A5 Offenburg-Riegel, RTB: Rheintalbahn Offenburg-Riegel; DB: Deutsche Bahn AG, BI: Bürgerinitiative(n).

2. Zerschneidungseffekte

2.1 Das Kohärenzgebot von Natura 2000

Die Schutzgebiete von Natura 2000 haben ein **kohärentes ökologisches Netz** zu bilden (Artikel 3 der FFH-Richtlinie). Landschaftselemente, die zur Verbesserung der ökologischen Kohärenz beitragen, sind zu fördern (Artikel 10). Besondere Aufmerksamkeit ist wissenschaftlichen Arbeiten zur Wirksamkeit und zu Möglichkeiten der Verbesserung der ökologischen Kohärenz zu widmen (Artikel 18). Das Kohärenzgebot von Natura 2000 ist ein zentrales Element der Richtlinie. Es verlangt, dass zwischen den einzelnen Gebieten ein ausreichender natürlicher Austausch der Arten der FFH- und der Vogelschutzrichtlinie möglich bleibt oder ermöglicht wird. Hintergrund ist die Tatsache, dass in der modernen Zivilisationslandschaft durch Barrieren wie kompakte Siedlungen oder Verkehrsstrassen Tier- und Pflanzenpopulationen zunehmend isoliert werden und aus diesem Grund aussterben können. Die verschiedenen Trassen beeinträchtigen die Vernetzung in unterschiedlicher Weise:

- Die RTB wird angesichts ihrer relativ geringen Breite und der relativ geringen Verkehrsfrequenz die Wanderung von Tieren zweifellos auch nach einem vierspurigen Ausbau erheblich weniger behindern als eine Autobahn oder eine viel befahrene Bundesstraße. Defizite der zweisepurigen RTB durch Verdolungen eines kleinen Fließgewässers, enge oder dunkle Brücken und erhöhte Kollisionsgefahr in bestimmten Bereichen könnten beim Ausbau durch Ausgleichsmaßnahmen substantiell verbessert werden (siehe unten).

- Die vierspurige BAB ist eine grobe Barriere für viele Tierarten. Gut flugfähige Arten wie Vögel, Fledermäuse oder Großlibellen queren die Autobahn zwar regelmäßig, können aber gelegentlich mit einem Fahrzeug kollidieren. Auch schwimmfähige Fließgewässer-Arten können die Barriere aufgrund der Drift wahrscheinlich regelmäßig zumindest bachabwärts queren; selbst Kleinfische und die Kleine Flussmuschel konnten sich erwiesenermaßen unter ihr hindurch ausbreiten. Nicht oder wenig flugfähige Tiere können aber die Autobahn praktisch nur noch entlang von Fließgewässern bzw. an Unterführungen oder bei Brücken überwinden; so gelang wenig flugfähigen Schmetterlingen die Querung im Bereich einer landwirtschaftlichen Brücke (siehe unten). Die Defizite sind jedoch evident und werden mit jeder Verbreiterung größer. Spätestens beim sechsspurigen Ausbau ist die nötige Forschung zur Erfüllung der Verpflichtungen von Natura 2000 zu intensivieren und werden aufwändige Querungshilfen unverzichtbar, um die Vernetzung der Natura 2000-Gebiete östlich und westlich der BAB zu sichern.
- Ein breite Verkehrsstrasse aus einer sechsspurigen Autobahn und zwei Güterzuggleisen wäre ein besonders grobes Hindernis für die meisten Tierarten, sodass die Vernetzung der Natura 2000-Gebiete mit erheblicher Wahrscheinlichkeit existentiell gefährdet wäre. In jedem Fall müssten über mehrere Jahre intensive, sehr aufwändige Forschungen durchgeführt und eine erhebliche Zahl sehr breiter und teurer Querungshilfen geschaffen werden (siehe unten).

Bei einer möglichen Planung einer Autobahnparallelen ist der mittelfristig zu erwartende sechsspurige Autobahnausbau zwingend mit zu berücksichtigen. In jedem Fall ist ein Autobahnausbau auf der Ostseite der BAB zu planen, um bestehende Natura 2000- und Naturschutzgebiete möglichst wenig zu beeinträchtigen. Eine Trennung verschiedener Planungen für dasselbe Bezugsgebiet ist zwar eine oft gewählte Methode, um Eingriffe zunächst zu reduzieren und für eine nachfolgende Planung unumkehrbare Sachzwänge zu schaffen, wegen der erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete aber auf der Ausbaustrecke Offenburg-Riegel kaum zulässig.

Bei einer Autobahnparallelen wird in jedem Fall der populationsdynamisch unverzichtbare Austausch zwischen verschiedenen Teilpopulationen – etwa von Schmetterlingen und Libellen aus den Rheinauen und den Elzweiden in das Bleichtal und in das Münstertal östlich Ettenheim – deutlich weiter beschränkt. Damit könnten beispielsweise kleine Bestände auf der Ostseite der Autobahn erlöschen, die auf Zuwanderungen aus den großen Spender-Populationen auf der Westseite angewiesen sind. **Damit wäre eine entscheidende Funktion von Natura 2000, der Austausch von Individuen in einem kohärenten Netz von Gebieten, nicht mehr gegeben.**

2.2 Die Barrierewirkungen der Trassenvarianten

Bei beiden DB-Trassen werden die bestehenden Barriere-Wirkungen verstärkt, jedoch in sehr unterschiedlicher Intensität:

Bei der **Bündelungstrasse** entstehen zwischen Offenburg und Kenzingen keine neuen Barrieren, die bestehenden werden aber zunächst verstärkt. Allerdings gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung entscheidend zu mindern:

- Brückenbauten für alle vier Gleise mit regelmäßigen Lichtschächten („Gitterbrücken“), größerer lichter Weite und breiten Uferstreifen auf beiden Seiten neben dem Wasser für terrestrische oder semi-aquatische Arten könnten die Durchwanderbarkeit gegenüber dem aktuellen Zustand sogar merklich verbessern.
- Bodennahe Tierwanderungen, die zu Kollisionen führen können, finden häufig entlang von im Gelände erkennbaren Leitlinien wie Baum- oder Gebüschreihen, Gräben und Fließgewässern statt. Im Rahmen der Realisierung der Bündelungstrasse sind Trassenabschnitte mit erhöhter Kollisionsgefahr durch dichte Gebüsche und zwingend durch zusätzliche Schutzwände gegen Kollisionen zu sichern und damit gegenüber dem jetzigen Zustand durch die Reduzierung der bisherigen Verlusten aufzuwerten.
- An den Gleisen können vor allem im Winterhalbjahr sukzessiv Greifvögel kollidieren, die an einem auf den Schienen liegenden Kollisions- oder Stromtodopfer fressen; in den – im Gegensatz zu der BAB – erheblich längeren Pausen zwischen zwei Fahrzeugen landen die Vögel neben dem Aas und werden fressend von dem rasch herannahenden Zug erfasst, sodass es in Perioden knapper Nahrungsressourcen zu einer Kettenreaktion kommen kann (Ch. MÜNCH, schriftl. Mitt.). Schäden sind vorrangig da zu erwarten, wo naturnahe Lebensräume wie Wiesen und Gehölze angrenzen; hier sind die Schienen gegenüber der Umgebung abzuschirmen, sodass eine Verbesserung gegenüber dem bisherigen Zustand erreichbar scheint.

- Die Oberleitungen aller Gleise sind auf der gesamten Strecke so zu gestalten, dass für Vögel und gegebenenfalls andere Tierarten keine Gefahr von Stromschlägen (mehr) besteht.
- Querungshilfen über die gesamten Gleisanlagen sind relativ einfach und wirkungsvoll zu errichten, selbst nachträglich entsprechend zukünftiger Forschungsergebnisse.
- **Südlich von Kenzingen muss zusätzlich das FFH-Gewässer Alte Elz gequert werden** (siehe unten). Wirksame Minderungsmaßnahmen im obigen Sinne sind möglich.

Bei der **Autobahntrasse** würde die bestehende Barriere der Autobahn trotz möglicher Minderungsmaßnahmen wahrscheinlich in nicht mehr beherrschbarer Weise verstärkt:

- Die Barriere wird für wenig flugfähige oder schwimmfähige Arten extrem breit. Zusätzlich ist der Kumulationseffekt durch den Autobahnausbau zu berücksichtigen, der mittelfristig zu erwarten ist, sodass zu den gut 35 m einer sechsspurigen Autobahn bis zu 45 m einer Bahntrasse samt ihren Schutzstreifen kommen.
- Wandernde Tiere stoßen nach Überwindung einer ersten Barriere auf jeden Fall in geringem Abstand ohne Erholungs- und Rastmöglichkeiten auf eine zweite. Damit sinkt für sie die Wahrscheinlichkeit weiter, erfolgreich die gesamte Verkehrsstrasse queren zu können.
- Bei der Autobahntrasse würde auf jeden Fall eine Stromleitung als neue Barriere gebaut. Die nicht zu vermeidenden Verlusten würden an der Autobahnparallelen allein schon deshalb höher als an der Bündelungsstrasse werden, weil in ihrem Umkreis in der Regel die wesentlich höheren Tierdichten auftreten.
- „Grünbrücken“ sind bei einer sehr breiten Verkehrsstrasse nur sehr aufwändig zu errichten. Sie werden deshalb nur restriktiv geplant werden können. Das ökologische Potential des Sicherheitsstreifens zwischen BAB und Gleisen müsste dabei unbedingt sehr niedrig gehalten werden, weil sonst Fallen für Tiere gebaut werden, die selbst oder deren Nachkommen häufig mit einem Auto oder einem Zug kollidieren.
- Da Grünbrücken sowieso immer nur punktuell wirken und von vielen Arten nur zufällig, nicht gezielt benutzt werden können, ist ihre Wirkung im Sinne der Verpflichtungen der FFH-Richtlinie bei einer breiten Verkehrsstrasse aus sechsspuriger Autobahn, einem Sicherheitsstreifen ohne ökologisches Potential und einer zusätzlichen Bahnlinie als gering einzuschätzen. Im Gegensatz dazu sind die Erfolgsaussichten auf jeden Fall bei einer Querungshilfe über die BAB und einer weiteren mindestens 1 km weiter östlich über eine vierspurige RTB bedeutend größer.
- **Bei einer Autobahnparallelen entstehen sieben (!) neue Querungen von FFH-Fließgewässern** (siehe unten).

2.3 Querung von FFH-Fließgewässern

a) Vorhandene Querungen bei der Bündelungsstrasse (von Süden):

- Elz bei Bahnhof Kenzingen: Eine Kompensation durch eine Gitterbrücke für alle vier Gleise ist möglich.
- Ettenbach: Das FFH-Gebiet beginnt direkt westlich der RTB; eine Kompensation durch eine Gitterbrücke für alle vier Gleise ist möglich.
- Neugraben nördlich von Kippenheim: Eine 45 m lange Verdolung unter der Rebwegbrücke soll durch eine nur 10,5 m lange Brücke mit einer lichten Weite von 22,5 m und einer lichten Höhe von 7,4 m ersetzt werden; eine weitere, schräg zur RTB verlaufende Verdolung, die in kurzem Abstand folgt, soll durch eine senkrecht querende Brücke von 4,9 m lichter Weite und mindestens 1,3 m lichter Höhe ersetzt werden; die Neubauten werden durch eine 120 m lange Verlegung des Neugrabens möglich, der hier naturnah gestaltet werden soll und wahrscheinlich nach wenigen Jahren wieder wie auf anderen Abschnitten besiedelt sein wird. Insgesamt ist eine beträchtliche Aufwertung geplant, weil auf diese Weise die Durchwanderbarkeit entscheidend verbessert werden soll und damit der Neugraben östlich der RTB und der nach etwa 250 m einmündende Kippenheimer Dorfbach besser besiedelt werden könnten. Gleichzeitig soll die Länge der überbauten und verdolten Grabenabschnitte so beträchtlich verkürzt werden, dass alle Lebensraumverluste an Scheidgraben und Neugraben durch den Bau der Bündelungsstrasse kompensiert werden.
- Scheidgraben: Eine Kompensation durch eine Gitterbrücke für alle vier Gleise ist möglich. Die geplante 12 m lange Brücke von nur 2,5 m lichter Weite ist jedoch keine ausreichende Kompensation.

(Die Querung der Elz bei Hecklingen bleibt bei beiden Trassenvarianten unverändert.)

Fazit: Die vier bestehenden Querungen werden breiter, sind aber mindestens kompensierbar.

b) Bei der Bündelungstrasse wird eine neue Querung erforderlich:

- Elz bei Hecklingen westlich der RTB: Eine wesentliche Schadensreduzierung ist durch eine Gitterbrücke mit beträchtlicher lichter Weite und Höhe möglich.

c) Bei der Autobahntrasse entstünden sieben neue Querungen (von Süden):

- Elz bei Hecklingen direkt westlich der geplanten Querung der Bündelungstrasse
- Elz zwischen den Gewannen Zinkengrien und Metzgermatten auf Gemarkung Kenzingen
- Ettenbach südöstlich von Grafenhausen OG
- Schlangengraben bei Nonnenweier: Der für *Unio crassus* hochbedeutende Grabenabschnitt mündet in etwa 50 m Entfernung von der BAB in die Unditz und würde durch die Autobahntrasse völlig zerstört oder stark entwertet.
- Unditz: Ein etwa 150 m langer Abschnitt fließt in etwa 50 m Entfernung parallel zu einem kleinen Parkplatz der Autobahn und würde durch die Autobahntrasse stark entwertet.
- Unditz südlich der Autobahnausfahrt Lahr
- Schutter nördlich von Schuttern.

2.4 Zerschneidung von flächigen Natura 2000-Gebieten

a) Bestehende RTB und Bündelungstrasse:

Das Vogelschutzgebiet „Kinzig-Schutter-Niederung“ wird an der Ostgrenze auf einer Strecke von etwa 1,2 km Länge tangiert. Zum Vogelschutzgebiet gehört der kleine Wald „Huchen“ (16,9 ha), der im Osten auf etwa 250 m Länge an die RTB grenzt. Beim Bau der Bündelungstrasse würde eine kleine Teilfläche am östlichen Rand verloren gehen. Vorkommen von Arten der Vogelschutzrichtlinie sind hier nicht bekannt – im Jahr 1980 fehlten alte Waldbestände und der Mittelspecht bei einer systematischen Bestandsaufnahme (Fachschaft).

b) Autobahntrasse:

- Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ auf einer Strecke von etwa 2,3 km Länge
- Vogelschutzgebiet „Kinzig-Schutter-Niederung“ auf einer Strecke von etwa 2,2 km Länge
- FFH-Gebiet „Untere Schutter und Unditz“ auf drei Strecken von etwa 250 m, 320 m und 320 m Länge.

2.5 Flächenverluste (nach den nicht bestreitbaren Daten der DB)

Die Bündelungstrasse hätte eine Länge von 35,8 km und einen Flächenverbrauch von 141,5 ha. Ein erheblicher Teil der in Anspruch genommenen Flächen wäre schon anthropogen überformt. Sie würde Natura 2000-Gebiete auf 3,75 ha Fläche, §32-Gebiete auf 2,1 ha und (jeweils kleinflächige) Waldbiotope auf 1,7 ha in Anspruch nehmen.

Die Autobahnparallele wäre 38,9 km lang; zusätzlich wären fünf Ausbauabschnitte an der bestehenden RTB bei Niederschopfheim, Friesenheim/Lahr, Orschweier, Ringsheim und Herbolzheim/ Kenzingen nötig. Entsprechend würde der Flächenverlust 238,5 ha ausmachen, wobei zu einem wesentlich höheren Grad nicht anthropogen überformte Flächen betroffen wären. Sie würde Natura 2000-Gebiete auf 23,75 ha Fläche, §32-Gebiete auf 8,2 ha und (großflächige) Waldbiotope auf 2,2 ha in Anspruch nehmen – zusätzlich müssten noch die Flächen der Sicherheitsstreifen zwischen BAB und Gleisen sowie zwischen Gleisen und Wald gerechnet werden. Dazu kämen Streifen in Wäldern und im übrigen Gelände, auf denen die für verschiedene Tierarten ungünstige Verlärmung ansteigen würde. Ohne aufwändige Verlegungen oder Tunnelbauten würden weitere Flächenverluste bei der Umfahrung der Raststätte Mahlberg sowie bei Autobahneinfahrten, Brücken über die BAB und Rastplätzen entstehen.

2.6 Flächige FFH-, Vogelschutz- und Naturschutzgebiete in höchstens 500 m Abstand von einer Trasse

Die drei Schutzgebietskategorien gelten regelmäßig für dieselben Flächen.

a) Bestehende RTB und Bündelungstrasse:

Kleines Teilgebiet des FFH-Gebiets „Taubergießen, Elz und Ettenbach“ auf etwa 600 m Länge direkt östlich der RTB nördlich von Ringsheim. Die kleinen Teiche sind durch den Bau von zwei weiteren Gleisen auf der Westseite der RTB nicht gefährdet. Die geplante zusätzliche Abschirmung durch Schutzwände und weitere Kompensations- und Entwicklungsmaßnahmen (siehe Kammolch) begrenzen mögliche Tierschäden während des Baus und werten das Gebiet gegenüber dem bisherigen Zustand auf.

Kleines Teilgebiet des FFH-Gebiets „Untere Schutter und Unditz“ auf etwa 225 m Länge direkt östlich der RTB nördlich des Bahnhofs Friesenheim. Auf einer Schwemmsandfläche einer Kiesverladestation wächst ein großer Bestand des Kleefarns (*Marsilea quadrifolia*) (S. 198). Das Gebiet ist durch den Bau von zwei weiteren Gleisen auf der Westseite der RTB nicht gefährdet. Eine zusätzliche Abschirmung durch eine Schutzwand wird jedoch empfohlen, um auch extrem unwahrscheinliche Schadensfälle von vornherein auszuschließen (S. 198).

b) Autobahntrasse (Entfernungen von der BAB):

- NSG „Johanniterwald“ auf der Westseite der BAB in Entfernungen von minimal 70 bis 100 m Entfernung auf etwa 600 m Länge
- NSG „Elzwiesen“ auf der Westseite der BAB auf 425 m Länge direkt angrenzend, auf weiteren knapp 1500 m in höchstens 500 m Entfernung. Das östlich vorgelagerte Landschaftsschutzgebiet hat auf etwa 2,5 km Länge maximal 0,5 km Abstand zur BAB
- NSG „Waldmatten“ auf der Westseite der BAB auf etwa 420 m Länge in höchstens 500 m Entfernung
- Vogelschutzgebiet „Rheinniederung Sasbach-Wittenweier“ auf der Westseite der BAB auf kurzer Strecke
- Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ auf der Westseite der BAB auf etwa 5,6 km Länge
- Vogelschutzgebiet „Kinzig-Schutter-Niederung“ auf der Westseite der BAB auf einer Strecke von etwa 3,8 km Länge
- FFH-Gebiet „Taubergießen, Elz und Ettenbach“ auf der Westseite der BAB auf etwa 550 m Länge im Gewann „Klausen“, auf etwa 5,5 km Länge in der Elzniederung und auf etwa 500 m am Baggersee Grafenhausen.

2.7 Querung oder Tangierung von weiteren Lebensräumen mit Vorkommen von Arten der FFH- und Vogelschutzrichtlinie

a) entlang der Rheintalbahn

Grabensystem beim Sportplatz Kenzingen: Es besteht aus einem Graben von der RTB bis zu der Umgehungsstraße Kenzingen entlang des Sportplatzes und einem Graben, der am Ostrand des Sportplatzareals zur Elz abzweigt. Die Wasserführung ist so gering, dass Teile zeitweise trocken fallen. Beim Bau der Bündelungstrasse soll der Graben direkt bei der RTB auf einer kurzen Strecke verlegt werden.

An den Gräben bestehen kleine Vorkommen der Helm-Azurjungfer, der Gebänderten Heidelibelle und des Kleinen Blaupfeils, teilweise in geringer Entfernung zur RTB. Entwicklungsnachweise liegen von allen drei Arten vor (K. & E. WESTERMANN unpubl.). Vermutlich sind die Vorkommen von Zuwanderungen aus dem NSG „Elzwiesen“ abhängig.

Die Eingriffe lassen sich vielfach kompensieren, wenn die Gräben ständig geflutet und naturnah renaturiert und gepflegt werden. Damit die Renaturierung wirksam wird, sind eine permanente Flutung und damit der Erwerb von Wasserrechten unabdingbar. Von einer ständigen Flutung des Grabens über die Umgehungsstraße hinaus Richtung Oberhausen wird wegen der unmittelbar angrenzenden Straße und der zu erwartenden Kollisionsverluste eher abgeraten. Die geplante Pflanzung von Bäumen und Hecken entlang des Grabens (aus landschaftsoptischen Aspekten?) auf dessen Ost- und Südufer würde die Besonnung und damit die Vorkommen der Libellen erheblich beeinträchtigen. Auf der Nordseite des Grabens zur Straße und zum Sportplatz hin ist eine Abschirmung durch gepflanzte Büsche und Bäume jedoch zu empfehlen. Von großer Bedeutung für die Sicherung der Libellenvorkommen ist außerdem der Schutz der angrenzenden Wiesen gegenüber Umbruch. Am Graben entlang der Ostseite des Sportplatzareals sollten die Ufer abgeflacht und ein mindestens etwa 5 m breiter Schutzstreifen eingerichtet werden.

Eine Ausweisung als Teilgebiet des FFH-Gebietes „Taubergießen, Elz und Ettenbach“ ist für den aktuellen Graben sachlich nicht möglich: Der Bestand der Helm-Azurjungfer liegt nämlich weit unter 1% des Bestands des FFH-Gebiets im Westen (vgl. WESTERMANN & WESTERMANN 2009). Nicht als FFH-Gebiet ausgewiesene

Gräben und Bäche mit geringen und teilweise wesentlich größeren Beständen der Helm-Azurjungfer existieren in der südlichen Oberrheinebene noch regelmäßig, weitere sind wahrscheinlich gar nicht bekannt.

Rückhaltebecken der Bleiche südlich Herbolzheim – „Rossallmend“: Es handelt sich um eine relativ isolierte Wiesenfläche zwischen Bleiche, RTB und zwei Straßen, die gelegentlich überstaut wird. Sie stellt im Bereich zwischen BAB und dem Rand der Vorbergzone einen der letzten größeren Reste eines ehemals ausgedehnten Wiesengebietes auf der Gemarkung Herbolzheim dar - hier sind in den letzten 60 Jahren von ehemals 310 ha Wiesenflächen mehr als 90% zerstört worden (OPITZ & WESTERMANN 2009). Auf dem Gelände wurden die FFH-Arten Dunkler Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (*Maculinea nausithous*) („kleine Population“) und Großer Feuerfalter (*Lycaena dispar*) (ein Falter) nachgewiesen. Die Wiese scheint ziemlich verfilzt; die Eiablage-, Raupen- und Nektarpflanze *Sanguisorba officinalis* von *M. nausithous* ist nicht häufig; wegen der Überflutungen sind Nester der Wirtsameisen am ehesten am Damm der Bleiche zu erwarten, an dem die Schmetterlingsart weiter westlich im LSG „Elzwiesen“ regelmäßig fliegt (WESTERMANN & WESTERMANN 2009). Die Lebensräume dieses Schmetterlings umfassen oft nur Kleinflächen, die einen geringen Bruchteil der Fläche des Rückhaltebeckens ausmachen. Es ist nicht wahrscheinlich, dass mit dem Bau des 3./4. Gleises Lebensräume der Art zerstört werden.

In jedem Fall bestehen bei einem Bau des 3./4. Gleises frühzeitige Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen, wenn der südliche Bleichedamm als Lebensraum von *M. nausithous* entwickelt wird: Pflege und Bewirtschaftung des südlichen Bleichedamms als offene, höchstens halboffene Wiese mit zweimaliger Mahd im Jahr (vgl. WESTERMANN 2009); Verzicht auf Pflanzung von Bäumen und Büschen außer gelegentlich im Einzelstand; Ausmagerung der Wiesen des Rückhaltebeckens durch Verzicht auf jede Düngung und zweimalige Mahd im Jahr. Entsprechende Maßnahmen wären für den Verbund der aktuellen Lebensräume von *M. nausithous* im Sinne der Verpflichtungen der FFH-Richtlinie von Bedeutung: Der hochbedeutende Siedlungskern im NSG und LSG „Elzwiesen“ westlich der BAB ist mit kleineren Vorkommen im Bleichtal und Münstertal zu vernetzen. „Trittsteine“ bestehen schon am Bleichedamm oberhalb der Mündung, im Gewann „Metzgermatten“ direkt östlich der BAB (siehe unten, WESTERMANN & WESTERMANN 2009) und im Gewann „Rossallmend“, sodass mit der Aufwertung des Gewanns „Rossallmend“ auch die Bleiche als Leitlinie für die Wanderung einzelner Schmetterlingsindividuen aufgewertet würde.

Die aktuellen Strukturen des Gewanns „Rossallmend“ und die registrierten wenigen Falter des Ameisen-Bläulings rechtfertigen eine Ausweisung als FFH-Teilgebiet derzeit keineswegs. Dies gilt erst recht für das Vorkommen des Großen Feuerfalters mit einem einzigen registrierten Individuum des flugfreudigen und da und dort gelegentlich auftretenden Falters – schließlich existiert im NSG „Elzwiesen“ ein bedeutender Siedlungskern der Art. Von Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen für *M. nausithous* könnte auch diese Art profitieren; am offenen Ufer der Bleiche könnten zudem Pflanzen des Riesen-Ampfers (*Rumex hydro-lapathum*) angesät werden, an denen sich Eier und Raupen des Falters erfolgreich entwickeln könnten.

Kapuzinergraben, Lierbach, Friesenheimer Dorfbach, Seegraben, Oberschopfheimer Dorfbach, Mittelbach, Niederschopfheimer Dorfbach, Tierackerfeldgraben u.a.: Ausgebaute Bäche und Gräben mit Vorkommen der Helm-Azurjungfer im Bereich RTB und – soweit durchgängig – BAB. Renaturierungen sind sinnvoll und teilweise im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen geplant.

Kippenheimer Dorfbach: Er mündet in einem ziemlich breiten Bett nördlich von Kippenheim und östlich der RTB in den Neugraben. Hier wurde ein bedeutender Bestand der Helm-Azurjungfer nachgewiesen. Der Bach ist allerdings nicht als FFH-Gebiet ausgewiesen. Durch den Bau und den Betrieb des 3./4. Gleises unmittelbar westlich der bestehenden RTB ist er nicht betroffen. Die geplante entscheidende Verbesserung der Durchwanderbarkeit des Neugrabens bei der Rebwegbrücke macht im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen eine Aufwertung des K. Dorfbachs durch eine naturnahe Gestaltung von Bachbett und Ufer sowie Gewässerrandstreifen sinnvoll, zumindest auf der etwa 220 m langen Mündungsstrecke.

Die **Schutter** wird in Lahr von der RTB im urbanen Milieu gequert. Vorkommen von FFH-Arten sind nicht nachgewiesen, gegenteilige Annahmen sind unbelegt und unwahrscheinlich.

b) **entlang der Autobahn-Ostseite** (Auswahl, Lebensräume von FFH-Arten und einzelnen Arten der Vogelschutzrichtlinie wegen fehlender Untersuchungen der DB sehr viel schlechter als bei der RTB bekannt):

Bleiche: Direkt westlich der BAB wurde die Helm-Azurjungfer bei Erfassungen in den Jahren 2005 und 2007 in 13 bzw. 15 Männchen und jeweils drei Paaren registriert (WESTERMANN & WESTERMANN 2009). Ein mögliches Vorkommen östlich der BAB wurde bisher nicht untersucht. Die Bleiche gehört nur westlich der BAB

zum FFH-Gebiet „Taubergießen, Elz und Ettenbach“. Ein mindestens 300 m langer Abschnitt der Bleiche unmittelbar auf der Ostseite der BAB sollte als „Brückenkopf“ für wandernde Libellen und andere Tierarten im Gewässer und auf 10 bis 20 m breiten Uferstreifen ausgebaut werden.

Vorkommen des Dunklen W.-Ameisen-Bläulings **im Gewann „Metzgermatten“** unmittelbar östlich der BAB: Am Fuß einer Brücke über die BAB fanden sich 2006 spät in der Flugzeit noch zwei Falter (vorher keine Kontrollen), die hier offensichtlich einen „Brückenkopf“ gebildet hatten (WESTERMANN & WESTERMANN 2009). Sie waren sehr wahrscheinlich über die Brücke aus einem ziemlich großen Bestand unmittelbar auf der anderen Seite der Brücke zugewandert. Das Gebiet und seine Umgebung sollten als Lebensraum für die Art entwickelt und gepflegt sowie als FFH-(Teil-)Gebiet ausgewiesen werden. Wahrscheinlich hatte auch ein wandernder Heller W.-Ameisen-Bläuling (*M. teleius*) diesen Weg gewählt, der sich am 2007 für einen Tag unter den Dunklen W.-Ameisen-Bläulingen auf der Westseite der BAB fand (ULLRICH 2009).

Kapuzinergraben (siehe oben)

Kaiserswald: Die BAB quert den überwiegend naturnahen Wald mit kleinflächigen Bruchwald- und großflächigen Auenwaldstandorten auf etwa 5 km Länge. Vorkommen von Grauspecht, Hohltaube, Mittelspecht, Schwarzmilan, Schwarzspecht wurden in früheren Jahren ebenso wie ein großer Bestand der Waldschnepfe nachgewiesen. Aktuelle Bestandsaufnahmen fehlen.

Naturnahe Flächen des **ehemaligen Flugplatzes Lahr**, u.a. magere Wiesen – Im Streifen zwischen BAB und Flugplatz brüteten 2009 einige Kiebitzpaare, auf dem Flugplatz mindestens ein Paar des Großen Brachvogels (S. 205). Die Vorkommen von Tieren und Biotopen sind aktuell nicht systematisch untersucht.

Eine Reihe von Gräben und Bächen im Bereich Schuttern bis Höfen, die die BAB von E her queren: **Waagbach, Seegraben/Bruchgraben, Oberschopfheimer Dorfbach, Mittelbach, Niederschopfheimer Dorfbach, Tierackerfeldgraben** und etliche „namenlose“ Gräben. Soweit untersucht wurde auch im Bereich der BAB immer die Helm-Azurjungfer nachgewiesen. Das Zentrum des Grabensystems liegt zweifellos westlich der BAB zwischen Schutterzell und Höfen. Daher ist es von großer Bedeutung, dass die Durchwanderbarkeit an der BAB durch den Bau der Autobahntrasse nicht weiter eingeschränkt wird.

Ein junger Erlenbruchwald mit teilweise bestandsbildender Schwarzerle und sehr hohen Grundwasserständen **im Gewann „Diersburger Allmend“** auf der Ostseite der BAB nördlich des Mittelbachs, der wahrscheinlich auf Aufforstungen eines Niedermoors zurückgeht; am Rand ausgedehnte Schilfröhrichte, Weidenbusch und magere, z.T. verbrachte Wiesen.

2.8 Bewertung (Diskussion):

Es ist evident, dass die Bündelungstrasse die viel geringeren negativen Auswirkungen hätte:

- Der Verlauf entlang oder nahe (näher) der historischen Siedlungsachse mit dem entsprechend geringeren Naturpotential, an der in Lahr, Herbolzheim, Kippenheim, Ettenheim, Kenzingen, Friesenheim und in anderen Orten auch sehr großflächige Gewerbegebiete entstanden – häufig auf Flächen mit einem ehemals hohen Naturpotential. Auf einem Streifen von je 1000 m Breite beiderseits der Bündelungstrasse liegen zu 48,5 % Äcker u. Ä. und zu 28,6 % Siedlungen, Gewerbegebiete und Verkehrsflächen; auf dem östlichen Streifen sind dabei die Verhältnisse noch deutlich ungünstiger.
- Die wesentlich geringere Barriere-Wirkung der aktuellen RTB, sodass auch eine vierspurige Bahnlinie noch für die meisten Tiere querbar gestaltet werden kann – ganz im Gegensatz zu einer sechsspürigen BAB zusammen mit einer zweispürigen Bahnlinie, die die Kohärenz bestehender Natura 2000-Gebiete ohne ernsthafte Möglichkeiten der Minderung und Kompensation weitgehend zerstören würde.
- Der erheblich geringere Flächenverbrauch
- Die wesentlich geringeren Flächenverluste von Natura 2000-Gebieten und § 32-Gebieten
- Die fehlende zusätzliche (verstärkte) Zerschneidung von flächigen Natura 2000-Gebieten
- Die fehlende Zerschneidung eines großflächigen Waldgebietes mit hohem ökologischem Potential
- Die geringen und in jedem Fall frühzeitig kompensierbaren und ausgleichbaren Eingriffe in Populationen wertgebender Tier- und Pflanzenarten, die lokal auch erhebliche Verbesserungen der aktuellen Situation in Bezug auf die Durchwanderbarkeit eines Fließgewässers oder die Kollisionsgefahr mit sich bringen
- Die geringeren und keinesfalls erheblichen Eingriffe in FFH-Lebensräume
- Die fehlende Kumulation mit dem sechsspürigen Ausbau der Bundesautobahn A5
- Eine neue Querung eines FFH-Fließgewässers und vier Verbreiterungen bestehender Querungen – ganz im Gegensatz zu sieben neuen Querungen bei der Autobahntrasse

- Die relativ große Entfernung großflächiger Schutzgebiete mit ihrem hohen Naturpotential – ganz im Gegensatz zu einer Autobahntrasse
- Die bei der Autobahnparallelen nach Osten erweiterte und verstärkte Zone erhöhter Schallemissionen mit geringerer Aktivitätsdichte vieler Vogelarten (z.B. BIERINGER et al. 2010, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010) ist wegen der erheblich höheren Abundanzen vieler Vogelarten als im Bereich der RTB ebenfalls als zusätzlicher negativer Flächenfaktor zu werten.

In Gutachten im Auftrag von Bürgerinitiativen bzw. der Gemeinden Kenzingen, Herbolzheim, Mahlberg und Lahr (SPERLE 2006, FAKTORGRÜN 2008a, 2008b, VEPROQ & COENOS 2008), die erklärtermaßen die Bündelungstrasse verhindern wollen, werden „Hilfskonstruktionen“ benützt, um diese Fakten zu relativieren. Einige Exempel:

„Die Darstellung der Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten im Variantenvergleich durch die Antragstellerin [d.h. die DB] erscheint stark vereinfachend. Problematisch ist insbesondere, dass die rein zahlenmäßig in Anspruch genommene Natura 2000-Gebietsfläche als Beurteilungskriterium herangezogen wird. Im Gegensatz zur Eingriffsregelung ist im Rahmen der Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung jedoch nicht der vorhabensbedingt betroffene Flächenumfang (des Schutzgebietes), sondern die Betroffenheit der Erhaltungsziele und der damit verknüpften maßgeblichen Gebietsbestandteile zu ermitteln.“

Kommentar:

In aller Regel ist auch die vorläufige Abgrenzung der Natura 2000-Gebiete sachgerecht nach dem aktuellen Kenntnisstand erfolgt. Die Massierung von großflächigen Gebieten im Nahbereich der BAB, der wesentlich größere Flächenverlust von FFH-Gebieten bei der Autobahntrasse sowie die viel größeren Zerschneidungen und Querungen sind nicht zufällig.

Durch Untersuchungen im Auftrag der DB sind die Vorkommen wertgebender Arten entlang der Bündelungstrasse ziemlich detailliert bekannt geworden. Die Betroffenheit der Erhaltungsziele [...] ist nicht dadurch zu beschreiben, dass die Gefährdungen stark übertrieben dargestellt werden, erheblich größere Gefährdungen durch ganz andere Einflussfaktoren nicht gesehen oder genannt werden sowie Minderungs- und frühzeitige Kompensationsmaßnahmen in ihrem Wert oder ihrer Berechtigung bezweifelt werden. Die Methode muss als sachlich nicht zutreffender Versuch bewertet werden, eine qualitativ besonders hohe Betroffenheit der durch die Bündelungstrasse gequerten FFH-Fließgewässer zu konstruieren.

Wenn gleichzeitig umgekehrt die Betroffenheit der Erhaltungsziele durch die Autobahntrasse erheblich relativiert und die Eingriffe unrealistisch gering beschrieben werden, ohne dass den Gutachtern mehr als sehr grobe Daten vorlagen, kann von einem sachgerechten Vergleich keine Rede sein. Wie bei dem Erörterungstermin am 18.11.2009 in Herbolzheim eingeräumt wurde, verfügten die Gutachter nämlich einerseits über das umfangreiche Datenmaterial der DB entlang der Bündelungstrasse, andererseits für die Autobahntrasse nur über die Standarddatenbögen der Natura 2000-Gebiete mit ihren groben Informationen.

Wie die Betroffenheit der Erhaltungsziele wirklich zu bewerten ist, wird eher in der vorliegenden Stellungnahme beschrieben.

„Bei Fließgewässer ergibt sich eine Barrierewirkung im Sinne einer Unterbrechung der Durchgängigkeit aufgrund der Überbauung (Verrohrung). Ein Beeinträchtigungspotenzial besteht jedoch nur, soweit die Barrierewirkung der Querungsbauwerke für die Schienenwege eine gleich starke oder stärkere Hinderniswirkung entfaltet als diejenige Barrierewirkung, die schon durch die BAB A5 besteht.“

Kommentar:

Die Behauptung wäre nur richtig, wenn die Barrierewirkung eine 100%ige wäre. In allen anderen Fällen würde die Barrierewirkung der Zugtrasse kumulativ wirken, dazu möglicherweise auf Tiere, die die BAB unmittelbar zuvor unter Stress und Anstrengungen gequert hatten.

„Die Fließgewässer - insbesondere die Elz und der Ettenbach - queren die BAB A5 als verdolte Dunkelabschnitte. Eine vorhabensbedingte Zusatzbelastung ergibt sich nur, wenn die vorhabensbedingten Dunkelstrecken länger sind als die an der BAB A5 bestehenden, wenn das Querungsbauwerk an einem neuen, bisher nicht unterbrochenen Gewässerabschnitt gebaut wird.“

Kommentar:

Mit dieser Argumentation könnte man bestens die Bündelungstrasse rechtfertigen: Die Dunkelstrecken werden durch Gitterbrücken u.U. sogar kleiner, das Bauwerk wird an ein bestehendes angebaut. Sie wird aber nur für

die Autobahntrasse als Legitimation eingesetzt. Es entspricht nicht den Tatsachen, dass nur eine längere Dunkelstrecke als an der BAB zu einer Zusatzbelastung führt. Es entspricht nicht den Tatsachen, dass die BAB größere Fließgewässer wie die Alte Elz unterbricht.

An der Elz würde die Autobahntrasse zwei neue Querungen ergeben – statt einer bei der Bündelungstrasse, weitere Querungen der Autobahntrasse verbergen sich hinter „insbesondere“.

Zumindest die Elz wird von der Autobahn durch Brücken gequert; „verdolter Dunkelabschnitt“ ist dafür eine erhebliche Übertreibung.

„Kompensationsmaßnahmen sind hinsichtlich ihrer Zulässigkeit zur Schadenbegrenzung strittig.“

Kommentar:

Sie sind in der Richtlinie allgemein geregelt, werden national ständig praktiziert und sind sinnvoll. Einfache Kompensationsmaßnahmen könnten an den wenigen „kritischen“ Stellen der Bündelungstrasse entscheidende Verbesserungen gegenüber dem aktuellen Zustand vor dem Bau bewirken.

An der Bündelungstrasse wären sehr viel bescheidenere Kompensationsmaßnahmen als an der Autobahntrasse erforderlich.

Auch die behauptete Existenz verschiedener „faktischer“ Natura 2000-Gebiete (S. 206) entlang der Bündelungstrasse ist als Hilfskonstruktion zu bewerten.

Ebenso muss die behauptete Eingriffsbreite der Autobahnparallelen von nur 29 m sowie eine unrealisierbar enge Bündelung von BAB A5 und Bahntrasse mit nur 3 – 10 m Abstand als Hilfskonstruktion zur Relativierung des Eingriffs bewertet werden.

3. Arten der FFH-Richtlinie

Vorbemerkung: Hier werden nur Arten abgehandelt, die zumindest im Bereich einer der beiden Trassen nachgewiesen sind oder deren Vorkommen dort wahrscheinlich ist.

3.1 Kleine Flussmuschel (*Unio crassus*)

Material:

FFH-Verträglichkeitsstudie 7513-341 Untere Schutter und Unditz; FFH-Verträglichkeitsstudie 7712-341 Taubergießen, Elz und Ettenbach; „Sonderuntersuchungen“ der DB; KÜNEMUND, HEITZ & HEITZ (2009); HEITZ & HEITZ (2004); RÖCK (2006, 2009); eigene Daten von der Alten Elz zwischen Bundesautobahn westlich Kenzingen EM und Rust OG, eigene Beobachtungen an Schlangengraben und oberer Unditz (vor 2000 und 2010), mündliche Mitt. A. HEITZ (2005).

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn (RTB) zwischen Offenburg und Riegel EM: Scheidgraben bei Lahr-Langenwinkel, Neugraben zwischen Kippenheim OG und Langenwinkel, Alte Elz zwischen Riegel und der Gemarkungsgrenze von Rheinhausen EM. Weitere Vorkommen sind nach den Untersuchungen im Auftrag der DB unwahrscheinlich oder höchstens zwischenzeitliche Neuansiedlungen.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn (BAB) zwischen Offenburg und Riegel: Schlangengraben bei Nonnenweier, Unditz, unterer Scheidgraben, Schutter, Muserebach, Alte Elz östlich und westlich BAB. Weitere Vorkommen sind wahrscheinlich, weil die Gewässer im Bereich der BAB nicht systematisch untersucht sind.

Bekanntes, die Populationen negativ beeinflussende Faktoren:

- Bisamfraß (bei Großmuscheln häufig, an Scheidgraben und Neugraben nachgewiesen, am Schlangengraben sehr wahrscheinlich). Bestandsverminderungen durch den Bisam um über 80% und eine langsame Bestandserholung nach Bisamfängen sind vom Rench-Flut-Kanal belegt. An Altrheinen kommen vor Bisamburgen große Anhäufungen leerer Schalen von Großmuscheln regelmäßig vor (K. WESTERMANN). Auch die Nutria kommt als Muschelprädator in Frage.
- Alljährlicher Abschlag der Alten Elz (Restwassermenge 600 l/s, mittlerer Abfluss 7100 l/s, Muscheln leben überwiegend in Bereichen, die trocken fallen – sie erreichen das Wasser u.U. nicht rechtzeitig und werden regelmäßig von Prädatoren erbeutet). Der Elzabschlag verhindert zudem, dass die etliche Kilometer langen ständig Wasser führenden Gräben des NSG „Elzwiesen“ besiedelt werden können.
- Graben-Räumungen (Scheidgraben, Neugraben)

- Überbauung durch Straßenbau (Scheidgraben und Neugraben am Südrand von Langenwinkel)
- Sehr geringe Abflüsse von Gräben und kleinen Bächen mit abschnittsweiser Austrocknung in Hitzeperioden wie im Jahr 2003
- Unkontrollierte Einleitungen von Niederschlagswasser aus Gewerbegebieten (Scheidgraben, Neugraben), Einträge von Agro-Chemikalien (Neugraben) – Einflüsse sind nicht direkt belegt, aber nach der dokumentierten Gewässergüte möglich.
- Wanderungshindernisse für die Wirtsfische wie enge Dolen (Neugraben unter Rebwegbrücke und RTB, Scheidgraben bei querenden Straßen ? u.a.), Wehre, angeschwemmtes Holz oder eingebrachter Abfall (Nov./Dez. 2009 am Scheidgraben im Bereich Langenwinkel). An der Alten Elz zwischen Riegel und Rheinhausen hat sich die Art allerdings in neuerer Zeit neu angesiedelt – je zweimal unter der BAB und der RTB hindurch, die Ausbreitung hält noch an; die Barrierewirkung von BAB und RTB hat Wanderungen u.U. eingeschränkt, aber nicht entscheidend verhindert.

Fakten zu den bekannten Vorkommen:

Scheidgraben: Auf der Gesamtstrecke (2,9 km) über 2000 Exemplare (Hochrechnung). Im Bereich der RTB nur noch geringe Abundanz von etwa 12 Exemplaren pro 100 Meter Grabenlänge – in diesem Bereich wurde „aktueller Bisamfraß“ nachgewiesen. Weiter grabenabwärts wurde eine „aktuelle Grundräumung“ in einem Bereich mit wesentlich höheren Abundanzen von etwa 68 Exemplaren pro 100 m nachgewiesen (FFH Schutter-Unditz), ebenso im Winter 2009/2010 (K. WESTERMANN).

Neugraben: Auf der Gesamtstrecke (3,1 km) 142 Exemplare (Hochrechnung). Östlich der RTB fehlte die Art, westlich der RTB im unmittelbaren Bahnbereich geringe Abundanz von etwa einem Exemplar pro 20 Meter Grabenlänge. Infolge der aktuellen Verdolung ist die Durchwanderbarkeit des Neugrabens für Fische zumindest bachaufwärts bei der Rebwegbrücke mit 45 m Länge (!) und der kurz darauf folgenden RTB praktisch unterbrochen; damit ist hier derzeit eine Ausbreitung der Muschel sehr unwahrscheinlich oder unmöglich. Bisamfraß und Grabenräumungen schädigen den Bestand wahrscheinlich beträchtlich.

Alte Elz: Die Art breitet sich derzeit elzabwärts aus (mdl. Mitt. A. HEITZ 2005); im NSG „Elzwiesen“ Vorkommen bisher nur zwischen BAB und Gemarkungsgrenze Rheinhausen, dort nur 2- bis 4jährige Individuen, keine leeren Schalen (KÜNEMUND, HEITZ & HEITZ 2009). Die Abundanzen blieben bisher auf allen Strecken gering. Die in den Unterlagen der DB genannten Abundanzen und Teilbestände beruhen auf Erfassungen mit erheblich eingeschränkter Erfassungsgenauigkeit auf relativ kleinen Kontrollstrecken und Hochrechnungen - z.B. von 4 erfassten lebenden Muscheln auf einer 110 m langen Kontrollstrecke Hochrechnung auf Teilbestand von 295 Muscheln (!) unterhalb der RTB beim Bahnhof Kenzingen. Angesichts der damit entstehenden, enorm breiten Konfidenzintervalle jeder Hochrechnung sind Vergleiche für verschiedene Teilstrecken in Bezug auf Abundanzen und Interpretationen von möglichen Schäden von vornherein unzulässig. In allen Fällen sind die Abundanzen gering, vermutlich unmittelbar an den bestehenden Querungen sehr gering. Im Winter 2009/2010 fand sich unmittelbar bei der geplanten Elz-Querung der Bündelungstrasse bei Hecklingen eine Bisamburg, Tiere wurden mehrfach beobachtet (K. WESTERMANN).

Schlangengraben: Vor 2000 waren Abundanzen von bis zu 20 lebenden Muscheln pro Quadratmeter am Schlangengraben und an der Unditz unterhalb der Einmündung des Schlangengrabens zu finden. Bei kurzen Kontrollen im Winter 2009/2010 schien die Abundanz wesentlich geringer. Gleichzeitig hielt sich ein Bisam im Mündungsbereich auf (K. WESTERMANN).

Unditz: Hier befindet sich wahrscheinlich ein Siedlungskern von *U. crassus* im FFH-Gebiet „Untere Schutter und Unditz“, für das ein Bestand in einer Größenordnung von 20.000 lebenden Muscheln geschätzt wurde (Standard-Datenbogen). Quantitative Daten wurden nicht bekannt. Beim Bau einer Autobahnparallele würden der Schlangengraben östlich der Autobahn und ein Abschnitt der anschließenden oberen Unditz zerstört; die Unditz, die auf großen Strecken ziemlich nahe der BAB verläuft, würde zusätzlich noch einmal gequert.

Schutter: Im Rahmen der Untersuchungen der DB wurde zwischen Schuttern und Hugsweier oberhalb des Gewanns Reitmatte – außerhalb des FFH-Gebiets - ein relativ junger reproduzierender Bestand mit geringen Abundanzen nachgewiesen, sodass angenommen werden kann, dass die Teilpopulation in Ausbreitung bachaufwärts begriffen ist und bachabwärts die Bereiche der Schutter bis zur Autobahn A5 potenziell ebenfalls besiedelt sind (mdl. Mitt. HEITZ 2006 an DB). Hier würde eine Autobahnparallele queren. Auf einer Kontrollstrecke im Bereich der RTB am Rand des urbanen Bereichs von Lahr fehlte die Art bei den Untersuchungen der DB.

Ettenbach, Oberschopfheimer Dorfbach, Niederschopfheimer Dorfbach, Friesenheimer Dorfbach: Bei den Untersuchungen der DB im Bereich der Bündelungstrasse fanden sich keine Lebendfunde. „Altnachweise“ in Form von Leerschalen an allen drei Gewässern belegen die früher viel weitere Verbreitung.

Minderungs-, frühzeitige Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen beim Bau der Bündelungstrasse

Allgemein: Eine regelmäßige Bekämpfung des Bisams kann die Bestände von *U. crassus* und anderer Großmuscheln besonders wirksam schützen. Sie wird generell an allen Fließgewässern mit relativ großen Abundanzen von *U. crassus* und an Gewässern empfohlen, an denen sich die Muschel derzeit ausbreitet. An Scheidgraben, Neugraben und Alter Elz muss der systematische Fang des Bisams als frühzeitige und sehr effektive Kompensationsmaßnahme durchgeführt und als Ausgleichsmaßnahme zumindest mittelfristig weitergeführt werden. Die Notwendigkeit von Bekämpfungsmaßnahmen des Bisams zum Schutz einer stark gefährdeten Art ist allgemein anerkannt. Ein „Merkblatt für Bisamfänger in Baden-Württemberg“ (2004) gibt detaillierte Anleitungen, deren Beachtung Schädigungen anderer Arten weitestgehend verhindert.

Scheidgraben: Beim Bau der Bündelungstrasse könnten wegen der geringen Abundanzen höchstens wenige Individuen verloren gehen – Schätzung: 0 bis 5 Exemplare. Durch Einsammeln und Versetzung in Bereiche weiter grabenabwärts lassen sich diese Verluste quantitativ verhindern. Durch die Überbauung bei der Anlage von zwei weiteren Gleisen geht höchstens der Lebensraum einzelner Individuen verloren. Der Verlust lässt sich durch periodischen Fang der Bisame, weitgehenden Verzicht auf maschinelle Grabenräumung und eine Verbesserung der Durchwanderbarkeit für Fische am Durchlass der RTB mehr als kompensieren.

Neugraben: Bei der Bündelungstrasse könnten durch die Verlegung des Neugrabens auf der kurzen Strecke unterhalb der Rebwegbrücke wegen der geringen Abundanzen höchstens wenige Individuen verloren gehen – Schätzung: 0 bis 5 Exemplare. Durch Einsammeln und Versetzung in Bereiche weiter grabenabwärts lassen sich diese Verluste quantitativ verhindern. Die geplante Ersetzung der vorhandenen Dolen durch Brückenbauwerke mit erheblicher größerer lichter Weite und die naturnahe Gestaltung der neuen Grabenstrecke werden den Lebensraum entscheidend auf (S. 184), sodass sowohl die neue Strecke, permanent Wasser führende Abschnitte des Neugrabens östlich der RTB sowie zumindest die breite Mündungstrecke des Kippenheimer Dorfbachs innerhalb weniger Jahre neu besiedelt werden dürften.

Alte Elz: Bei allen Querungsbauwerken könnten drohende Verluste durch Einsammeln der sehr wenigen dort auftretenden Muscheln und ihre Versetzung in nicht betroffene Bereiche der Elz quantitativ verhindert werden. Die weitere Ausbreitung der Art darf nicht durch eine Summation von Barrieren im Autobahnbereich – gleich an zwei Stellen (!) - stark behindert werden. Lebensraumverluste durch Überbauung könnten dadurch überkompensiert werden, dass der alljährliche, für viele wertgebende Organismen stark schädliche Elzabschlag (WESTERMANN 2009) nicht mehr alljährlich durchgeführt wird. Eine Dynamisierung der künstlich regulierten Abflüsse durch deutliche Erhöhungen in abflussreichen Perioden könnte die Drift der Fische und damit die Ausbreitung der Muschel begünstigen.

Ettenbach: Vermutlich ist das Vorkommen erloschen. Eine Wiederansiedlung ist nur möglich, wenn sich die Art elzabwärts weiter ausbreiten kann und der Ettenbach von seiner Mündung her mittelfristig renaturiert wird. Das geplante Brückenbauwerk der RTB würde die Durchwanderbarkeit des Ettenbachs nicht entscheidend behindern.

Bewertung

Die Vorkommen an Alter Elz, Neu- und Scheidgraben, Schlangengraben, Unditz und Schutter belegen die „Koexistenz“ der Art mit der Anlage und dem Betrieb der RTB und der BAB – mit dem viel größeren Verkehr – zumindest wenn die Durchwanderbarkeit des Gewässers gesichert ist. Gegen den Bau und den Betrieb der Bündelungstrasse bestehen damit keine Bedenken, wenn über die Gestaltung der Brücken großzügig für eine Verbesserung (!) bzw. Erhaltung der Durchwanderbarkeit Sorge getragen wird. Befürchtungen zum negativen Einfluss von Herbiziden zur Pflege der Gleisanlagen erweisen sich durch die bestehenden Vorkommen von *U. crassus* (und anderer Arten wie der Helm-Azurjungfer) in großer Nähe zu den bestehenden Gleisanlagen als zumindest sehr übertrieben; zweifellos mögliche Verbote der Verwendung von Herbiziden in der Umgebung von Gewässern sollten jedoch verfügt werden.

Befürchtungen zu auftretenden Schäden während des Baus der neuen Gleise sind ebenfalls sehr übertrieben. Abgesehen davon, dass *U. crassus* kurzzeitige Einleitungen von Schadstoffen, die mit der fließenden Welle transportiert werden, durch Schließen der Ein- und Ausströmöffnung tolerieren kann, gibt es beim Stand der Technik

in Deutschland und mit einer strikten Bauaufsicht genügend Möglichkeiten, schädliche Einleitungen zu verhindern. In der UVS im Auftrag der DB werden entsprechende Möglichkeiten beschrieben. In den Baugenehmigungen müssen vorsorglich alle zumutbaren Maßnahmen verfügt werden, die die Gewässerreinigung sichern. Die Umsetzungsaktionen von Großmuscheln bei Austrocknung eines Gewässers und bei Eingriffen sind häufig erfolgreich erprobt; wenn ein Spezialist beteiligt wird, der auch den neuen Lebensraum sachgerecht auswählen kann, bestehen gegen die geplante Umsetzung der wenigen im Eingriffsbereich lebenden Muscheln keine Einwendungen.

Gegen den Betrieb der Bündelungstrasse bestehen unter den formulierten Bedingungen ebenfalls keine ernsthaften Einwendungen. Schließlich konnte *U. crassus* sich mehrfach an der Alten Elz und der Schutter selbst unter den vergleichsweise dunklen und langen Brücken der BAB mit ihrem ganztägig anhaltenden Verkehr hindurch ausbreiten.

Schließlich sollten die beschriebenen, mit dem Bau und dem Betrieb möglich werdenden Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen genutzt werden, ganz besonders regelmäßige Bisamfänge, Reduzierung der Bachabschläge oder weitgehender Verzicht, mögliche Verbesserungen und Einschränkungen der üblichen Grundräumungen, Sicherung der Durchwanderbarkeit der Gewässer an Wehren, Renaturierung vor allem kleiner Fließgewässer. Auf diese Weise würden Einwirkungsfaktoren reduziert, die die Populationen in ganz anderen Größenordnungen schädigen als der Bau und der Betrieb der Bündelungstrasse.

Die geplanten Eingriffe für die Bündelungstrasse sind angesichts der wenigen betroffenen Individuen der Art, der geringen Eingriffe, möglicher sehr wirksamer frühzeitiger Kompensationsmaßnahmen, der erwiesenen, wenn auch wahrscheinlich eingeschränkten Durchwanderbarkeit der Durchlässe an BAB und RTB und einer erheblichen Verbesserung der Durchlässe am Neugraben nicht erheblich.

Eine erhebliche Schädigung der Muschelpopulationen wäre jedoch bei der Autobahnparallelen recht wahrscheinlich. Einerseits wären grobe Eingriffe in die Gewässerstruktur bei Schlangengraben und oberer Unditz nicht zu verhindern. Andererseits wären zweimal an der Alten Elz, noch einmal an der Unditz und einmal an der Schutter sehr breite Verkehrsstrassen zu queren, wodurch im Vergleich zu den bestehenden Trassen die Durchwanderbarkeit wahrscheinlich weiter beträchtlich eingeschränkt würde.

3.2 Dunkler Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (*Maculinea nausithous*)

Vorkommen in FFH-Gebieten sind durch die Bündelungstrasse nicht betroffen. Isolierte Kleinvorkommen im Bereich der Bündelungstrasse existieren im Gewann „Rossallmend“ südlich von Herbolzheim (S. 187), an den Teichen nördlich von Ringsheim (S. 186) und im Gewann „Rehnau“ westlich von Kippenheim. Beim Bau und Betrieb der Bündelungstrasse wären die Vorkommen mit erheblicher Wahrscheinlichkeit nicht betroffen; vielmehr könnten deutliche Aufwertungen der Vorkommen durch Biotopverbesserungen und Kompensationsmaßnahmen vorgenommen werden.

In der bisherigen Praxis wird die Art ständig durch einen nicht artgerechten Mahdrhythmus erheblich geschädigt (vgl. WESTERMANN & WESTERMANN 2009). Wenn bei allen bekannten Vorkommen nur allein der Mahdrhythmus auf die Ansprüche der Art (und von *M. teleius*) angepasst würde, entstünde schon eine einfache und wenig aufwändige Kompensationsmaßnahme, die theoretisch denkbare Schäden weit mehr als kompensieren würde. Befürchtungen zu regelmäßigen Kollisionsopfern an der Bündelungstrasse sind stark übertrieben und träfen erst recht bei einer breiten Verkehrsstrasse an BAB und Autobahnparallele mit wesentlich bedeutenderen Vorkommen zu. Im NSG „Elzwiesen“ konnten bis zu zehn *M. nausithous* gleichzeitig beobachtet werden, die ohne Anzeichen einer Störung weiter an der gewählten *Sanguisorba*-Pflanze saugten oder sich paarten und Eier legten, wenn ziemlich regelmäßig ein PKW oder ein landwirtschaftliches Fahrzeug in ein bis zwei Meter Abstand durchfuhr (K. WESTERMANN).

Entlang der BAB sind nur die großen Vorkommen im NSG „Elzwiesen“ mit über 300 Faltern im Jahr 2006 genau untersucht (WESTERMANN & WESTERMANN 2009). Für die Förderung des kleinen Vorkommens im Gebiet „Rossallmend“ und vermutlich der Vorkommen im Bleichtal ist die Erhaltung und Weiterentwicklung eines kleinen „Brückenkopfes“ auf der Ostseite der BAB nördlich der Alten Elz wahrscheinlich von entscheidender Bedeutung (WESTERMANN & WESTERMANN 2009, WESTERMANN 2009a: 174, WESTERMANN 2009b: 290).

Im FFH-Gebiet „Untere Schutter und Unditz“ ist im Bereich zwischen der Schutter und der Straße Niederschopfheim-Ichenheim in der Umgebung der BAB mit bedeutenden Vorkommen von *M. nausithous* zu rechnen. Hier könnte auch der Helle Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (*M. teleius*) auftreten, der im Bereich der Bündelungstrasse und im NSG „Elzwiesen“ fehlt.

3.3 Großer Feuerfalter (*Lycaena dispar*)

Kerngebiete des Vorkommens liegen in den großen Wiesengebieten der Elzniederung (NSG und LSG „Elzwiesen“) und in der Schutterniederung. Diese sind damit genügend weit von der Bündelungstrasse entfernt, als dass von dieser mittelbar Gefährdungen ausgehen könnten. Die BAB und damit auch die geforderte Autobahnparallele verlaufen dagegen nahe oder streckenweise gar durch die Kerngebiete.

Autochthone Vorkommen in FFH-Gebieten sind durch die Bündelungstrasse nicht betroffen. Vor allem Tiere der zweiten Generation der ziemlich weit umherstreifenden Art können immer wieder in suboptimalen Randgebieten auftreten – Schlüsse auf autochthone Vorkommen und Forderungen zur Schutzwürdigkeit der Fundorte können daraus nicht abgeleitet werden. **Mögliche Kompensationsmaßnahmen** (Auswahl):

- Wiederherstellung ehemaliger Wiesengebiete im Bereich zwischen BAB und RTB auf den Gemarkungen von Kenzingen und Herbolzheim
- Förderung des Riesenampfers (*Rumex hydrolapathum*) an der Alten Elz, Bächen und Gräben (vgl. ULLRICH & WESTERMANN 2009).

3.4 Helm-Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*)

Material: FFH-Verträglichkeitsstudie 7513-341 Untere Schutter und Unditz; FFH-Verträglichkeitsstudie 7712-341 Taubergießen, Elz und Ettenbach; WESTERMANN & WESTERMANN (2009).

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel EM nach detaillierten Untersuchungen im Auftrag der DB:

FFH-Gebiet Taubergießen, Elz und Ettenbach: Keine Vorkommen.

FFH-Gebiet Untere Schutter und Unditz: Scheidgraben bei Lahr-Langenwinkel (erhebliche Abundanzen), Neugraben zwischen Kippenheim OG und Langenwinkel (geringe Abundanzen).

Weitere Bäche und Gräben mit erheblichen Abundanzen (von N): Hallenbächle bei Hofweier, Mittelbach bei Niederschopfheim, Dorfbach Oberschopfheim, Liebbach bei Friesenheim, Kippenheimer Dorfbach.

Weitere Bäche und Gräben mit geringen Abundanzen (Einzelnachweise nicht berücksichtigt, von N): Dorfbach Niederschopfheim, Seegraben Friesenheim, Kapuzinergraben bei Mahlberg, Graben beim Sportplatz Kenzingen.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Riegel – nur im NSG und LSG „Elzwiesen“ sowie an wenigen Bächen und Gräben untersucht, **große Kenntnislücken sind zu erwarten**.

FFH-Gebiet Taubergießen, Elz und Ettenbach: Etwa 2430 Männchen im NSG und LSG „Elzwiesen“ im Jahr 2006, in den Jahren 2005 und 2007 bis 15 Männchen und je drei Paare an der unteren Bleiche (WESTERMANN & WESTERMANN 2009).

FFH-Gebiet Untere Schutter und Unditz: Muserebach (geringe Abundanzen)

Weitere Bäche und Gräben mit erheblichen Abundanzen : Dorfbach Niederschopfheim, Mittelbach, Dorfbach Oberschopfheim bzw mit geringen Abundanzen (Einzelnachweise nicht berücksichtigt): Kapuzinergraben

Bekannte, die Populationen negativ beeinflussende Faktoren:

- Beschattung des Gewässers durch Ufergehölze, je nach Exposition auch durch halbseitig stehende Gehölze
- Graben-Räumungen (Scheidgraben, Neugraben; einzelne Gräben im NSG „Elzwiesen“)
- Sehr geringe Abflüsse von Gräben und kleinen Bächen mit abschnittsweiser Austrocknung in Hitzeperioden wie im Jahr 2003
- Fehlende Gewässerrandstreifen mit Wiesen- und/oder Hochstaudenvegetation
- Mahd der Randstreifen während der Hauptflugzeit (vgl. WESTERMANN & WESTERMANN 2009)
- Anhaltend (zu) hohe Abflüsse (vgl. WESTERMANN & WESTERMANN 2009)
- Fehlende oder geringe Vegetation, die im Wasser wächst oder vom Ufer in das Wasser hängt (vgl. WESTERMANN & WESTERMANN 2009)
- Dichte Verschilfung von Gräben (NSG „Elzwiesen“, WESTERMANN & WESTERMANN 2009)

Minderungs-, frühzeitige Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen beim Bau der Bündelungstrasse

Scheidgraben: Angesichts der Grabenlänge geht beim Bau der Bündelungstrasse nur ein sehr geringer Teil des Lebensraumes „Scheidgraben“ und erst recht des FFH-Gebietes verloren. Sehr viel größere Verluste traten im letzten Jahrzehnt durch die „Renaturierung“ im Rahmen der fortschreitenden Bebauung in Langenwinkel

ein: Mit Ausnahme eines Abschnittes direkt westlich der RTB erstrecken sich auf beiden Seiten des Scheidgrabens heute Wohnsiedlungen und Gewerbebetriebe. Der Graben wurde zwar in diesem Bereich ziemlich naturnah im Gewässer und an breiten Gewässerrandstreifen gestaltet; gleichzeitig wurden aber viele Gehölze gepflanzt, die inzwischen hochgewachsen sind und das Gewässer stark beschatten. Vermutlich ist dabei die Helm-Azurjungfer auf diesen Strecken bis auf höchstens geringe Reste trotz FFH-Status ausgerottet worden. Damit bieten sich „frühzeitige Kompensationsmaßnahmen“ regelrecht an, die ein Vielfaches der Verluste durch die Bündelungstrasse erbringen und weiteren Arten nützen würden: Vor allem die etwa 600 m lange Strecke zwischen RTB und Industriestraße Langenwinkel, auf der die Grundstücke auf der Südseite (noch?) nicht bebaut sind, könnte als sehr guter Lebensraum der H. ausgebaut werden, indem die Gehölze am Südufer regelmäßig auf den Stock gesetzt werden, ein 20 bis 30 m breiter Randstreifen mit einer mageren Wiesenvegetation angelegt und bewirtschaftet und die Südseite nicht mehr bebaut wird. Eine rasche Ansiedlung und Zunahme der H. scheinen dabei garantiert, weil der Abschnitt östlich der RTB trotz gemauerter Uferwände nach den „Sonderuntersuchungen“ im Auftrag der DB einen beträchtlichen Bestand aufwies.

Neugraben: Angesichts der geringen Abundanzen sind Verluste durch den Bau der Bündelungstrasse und die Grabenverlegung im Bereich der Rebwegbrücke vernachlässigbar. Im Bereich der Rebwegbrücke ist eine beträchtliche Aufwertung geplant (S. 184). Als Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen bieten sich die Reduzierung der Grabenbeschattung durch regelmäßige Gehölzschnitte und die Aufwertung der Mündungsstrecke des Kippenheimer Dorfbachs an, auf der die H. erhebliche Abundanzen erreicht.

Bemerkung: In der UVS wird vorgeschlagen, zur Minderung des Eingriffs die Larven der H. im Eingriffsbereich zu fangen und zu versetzen. Ein (annähernd) quantitativer Fang der kleinen Larven scheint jedoch ohne sehr großen Aufwand und sehr große Eingriffe in das Gewässerbett kaum möglich, wenig sinnvoll und verglichen mit der vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahme reichlich unwirksam.

Übrige Gräben (keine FFH-Gewässer): Die Eingriffe durch die Bündelungstrasse sind angesichts der beträchtlichen Grabenlängen und/oder der teilweise geringen Abundanzen sowie der insgesamt ziemlich großen Populationen der Art zu vernachlässigen. In jedem Fall sind sie durch Biotopgestaltungsmaßnahmen an den jeweiligen Gräben mehr als ausgleichbar. Entsprechende Planungen der DB liegen oft schon vor. Vgl. das Beispiel der Gräben am Sportplatz Kenzingen (S. 186).

Bewertung (Diskussion)

Es muss befremdlich erscheinen, dass die Gutachter der Stadt Lahr (FAKTORGRÜN 2008) die Eingriffe an Scheidgraben und Neugraben auch wegen der Vorkommen der Helm-Azurjungfer als „wahrscheinlich erhebliche Beeinträchtigung“ einstufen, obwohl es am Neugraben eindeutig zu einer beträchtlichen Verbesserung des Lebensraumes kommen wird, die DB beim Ausbau der RTB nur einen winzigen Bruchteil der Grabenlängen in Anspruch nehmen wird und die Flächenverluste durch kürzere Durchlässe am Neugraben voll kompensiert werden. Gleichzeitig nämlich wurde in der Verantwortung der Stadt Lahr die Art auf einer um mehr als zwei Größenordnungen längeren Strecke des Scheidgrabens durch Gehölzpflanzungen und jahrelang weitgehend fehlende Gehölzpflege vermutlich ausgerottet; durch den Bau der Industriestraße und einer weiteren Straße über den Neugraben gingen Lebensräume verloren, deren Fläche jene der beim Bahnausbau geplanten zumindest erreichten. Erstaunlich muss auch erscheinen, dass die Gutachter (FAKTORGRÜN 2008) die vorgeschlagene und fast „auf den ersten Blick“ evidente „frühzeitige Kompensationsmaßnahme“ am Scheidgraben (siehe oben) nicht erkannt hatten.

Die geplanten Eingriffe für die Bündelungstrasse sind angesichts der großen Populationen der Art, der geringen Eingriffe, möglicher frühzeitiger Kompensationsmaßnahmen und einer erheblichen Verbesserung der Durchlässe am Neugraben nicht erheblich.

3.5 Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*)

Die am südlichen Oberrhein seltene Art wurde bisher in der Umgebung der beiden möglichen Trassen nur 2010 an der Alten Elz im Bereich des NSG „Elzwiesen“ (H. HUNGER, mündl. Mitt.) und an der Schutter von Schuttern an abwärts nachgewiesen und bei Schuttern auch durch die „Sonderuntersuchungen“ im Auftrag der DB bestätigt. Die Konstruktion eines „wahrscheinlichen“ Vorkommens an der ausgebauten Schutter im urbanen Bereich der RTB in Lahr (VEPROQ & COENOS 2008) beruht nicht auf nachvollziehbaren Fakten: „Sandreiche, schnell fließende Gewässerabschnitte“ kommen an vielen Gewässern vor, an denen die Art aktuell fehlt – z.B. an der

Alten Elz zwischen Kenzingen und Rust vor 2007 und an der unteren Bleiche (systematische Exuviensuche, K. WESTERMANN); Ufermorphologie und unmittelbare sowie weitere Gewässerumgebung u.a. sind zudem andere für die meisten Libellenarten existentielle Habitatfaktoren, die im urbanen Bereich von Lahr suboptimal oder pessimal ausgeprägt sind; im Rahmen der offensichtlich sehr gründlichen „Sonderuntersuchungen“ von Libellenvorkommen im Auftrag der DB fehlte die Art auf der Kontrollstrecke am Rand des urbanen Bereichs von Lahr wenig unterhalb der RTB.

Bei den aktuell bestätigten Vorkommen am südlichen Oberrhein ist häufig unklar, ob es sich um Neuansiedlungen oder vorher übersehene Vorkommen handelt. Eine Ausbreitung von den aktuellen Zentren (vgl. HUNGER, SCHIEL & KUNZ 2006) ist denkbar, wobei die Schutter als Wanderoute dabei eine wesentliche Funktion für die Vernetzung bekäme. Ausbreitungshindernisse wären dabei zweifellos die BAB, erst recht als breite Verkehrsstrasse mit sechs Spuren und zwei Gleisen der DB, und ganz besonders der urban überformte „Sperrgürtel“ der Stadt Lahr, in dem auch die Schutter von der RTB gequert wird.

3.6 – 3.8 Bechstein-Fledermaus (*Myotis bechsteini*), Wimper-Fledermaus (*Myotis emarginatus*) und Großes Mausohr (*Myotis myotis*)

Bei diesen Arten liegen fast keine eigenen Erfahrungen vor. Nur die nachgewiesenen regelmäßigen Jagdflüge des Großen Mausohrs aus der Kolonie in Ettenheim über den gemähten Wiesen des NSG „Elzwiesen“ (KRETZSCHMAR 2009) konnten bei eigenen Kontrollen bestätigt werden. Diese Art überquert bei ihren Jagdflügen in die Elzwiesen offensichtlich regelmäßig die RTB und selbst die BAB mit ihrem regen Nachtverkehr.

Die Darstellungen in den UVS scheinen plausibel: Angesichts sehr großer Jagdgebiete und einer wahrscheinlich ausgeprägten Anpassungsfähigkeit bei der Wahl der Jagdgebiete können lokale Störungen und punktuelle, vorübergehende Zerstörungen an Querungsrouten über die RTB durch ein Ausweichen in andere Gebiete kompensiert werden. Beim Bau der Bündelungstrasse könnten an kritischen Stellen Schutzwände gegen mögliche Kollisionen errichtet werden, die aktuell fehlen (!), sodass damit eine Verbesserung der aktuellen Situation eintreten würde. Spätestens unmittelbar nach Ende der Bauarbeiten könnten gegebenenfalls die Leitlinien für die Querung der RTB bei Jagdflügen durch Neupflanzung von Gehölzen so optimiert werden, dass sie nach wenigen Jahren wieder vollständig ihre alte Funktion erfüllen könnten.

3.9 Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)

Im Bereich der RTB wurden Vorkommen nicht nachgewiesen und sind auch kaum zu erwarten. In Autobahnnähe sind entsprechende Vorkommen jedoch im Rahmen der Untersuchungen der DB nachgewiesen worden und zusätzlich u.a. im Kaiserswald, im Gewinn Brand/Diersburger Allmend westlich von Oberschopfheim und im Gewinn Korb wahrscheinlich.

3.10 Kammmolch (*Triturus cristatus*)

Das Vorkommen bei Grafenhausen auf der Westseite der BAB ist durch den Bau der Bündelungstrasse in keiner Weise gefährdet. Das Vorkommen bei Ringsheim auf der Ostseite der RTB ist in den letzten Jahren nicht mehr bestätigt worden, aber wahrscheinlich noch existent; es ist trotz seiner räumlichen Nähe durch den Bau der Bündelungstrasse nicht bedroht. Die hier geplanten Artenschutzmaßnahmen – Amphibienzäune, Steinschütungen als Ersatz-Winterquartiere und Durchlass unter der RTB – belegen einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Vorkommen.

3.11 Mauereidechse (*Podarcis muralis*)

Die Art aus dem Anhang IV der FFH-Richtlinie wurde im Rahmen der „Sonderuntersuchungen“ der DB auf verschiedenen Abschnitten in Gleisanlagen der RTB bestätigt, woraus „sehr hohe artenschutzrechtliche Kon-

flikte“ abgeleitet werden (VEPROQ & COENOS 2008). Der anthropogene Sekundärbiotop bleibt jedoch beim Bau der Bündelungstrasse auf der Ostseite der RTB erhalten und entsteht nach der Bauzeit des 3./4. Gleises auf der Westseite neu. Um Tierverluste über vereinzelte Individuen hinaus zu vermeiden, wird empfohlen, auf Abschnitten mit bedeutenden Vorkommen die Bauarbeiten in der Aktivitätsperiode der Tiere im Sommerhalbjahr zu beginnen, sodass die sehr mobilen Tiere leicht ausweichen können. Außerdem könnten an kritischen Stellen vor Baubeginn Ersatz-Lebensräume durch Schüttungen von Grobsteinen und Blöcken geschaffen werden. Auf Abschnitten mit relativ hohen Abundanzen sollte in der Phase des Baubeginns ein erfahrener Reptilienkundler beteiligt werden.

3.12 Bitterling (*Rhodeus amarus*)

Vorkommen sind von Scheidgraben und Neugraben (große Bestände, Untersuchungen der DB), Kapuzinergraben (KÜNEMUND 2009a) und der Alten Elz bekannt. Die Art wurde im Elzsystem bei Kenzingen erstmals am Zulauf zum Hackgraben im NSG „Elzwiesen“ nachgewiesen; da dieser während des jährlichen Elzabschlags trocken fällt, können dort keine Großmuscheln existieren und verenden alljährlich alle Fische – die gefangenen Bitterlinge konnten demnach nur aus der Alten Elz stammen (KÜNEMUND 2009a, WESTERMANN 2009). In der Zwischenzeit ist die Art in Anzahl in der Alten Elz direkt unterhalb der BAB auf Höhe Kenzingen und in Kenzingen nachgewiesen worden (F. KÜNEMUND, schriftl. Mitt. 2010); wahrscheinlich breitete sich die Art in der Elz unter RTB und BAB A5 hindurch in den letzten Jahren aus.

Der Bitterling ist auf das Vorkommen von Großmuscheln angewiesen, sodass deren Schutz hohe Bedeutung zukommt. Als wenig schwimmfähige Art kann er Wanderungshindernisse wie Wehre nicht überwinden. Die im Rahmen des Baus der Bündelungstrasse geplanten Maßnahmen zur Durchwanderbarkeit kleiner Bäche stellen damit Verbesserungen des Habitats dar, ganz besonders die verschiedenen Maßnahmen im Bereich der Rebwegbrücke über den Neugraben und die RTB (S. 184).

Eine Gefährdung der Art durch den Bau der Bündelungstrasse ist nicht zu erkennen, eine Gefährdung durch den Betrieb der RTB angesichts von Vorkommen der Art in großer Nähe zu den bestehenden Gleisanlagen sehr unwahrscheinlich. Die geplanten Eingriffe für die Bündelungstrasse sind angesichts der beträchtlichen Bestände der Art in Scheidgraben, Neugraben und Alter Elz, der geringen, voll kompensierbaren Eingriffe, der möglichen frühzeitigen Kompensationsmaßnahmen für die Kleine Flussmuschel (S. 190) und einer erheblichen Verbesserung der Durchlässe am Neugraben nicht erheblich.

Der jährliche Elzabschlag, ein in jedem Fall wesentlich gravierenderer Eingriff, sollte wegen des nötigen Schutzes der Kleinen Flussmuschel, des Bitterlings und vieler weiterer Arten höchstens noch in größeren zeitlichen Abständen durchgeführt werden (S. 192).

3.13 Bachneunauge (*Lampetra fluviatilis*)

Das Bachneunauge wurde bei den „Sonderuntersuchungen“ auf keinem der vielen beprobten Bach- und Flussabschnitte zwischen Offenburg und Riegel nachgewiesen. Die bis Anfang des Jahres 2010 einzigen bekannten Nachweise gehen auf TROSCHEL (2006) in der Alten Elz oberhalb des NSG „Elzwiesen“ und auf A. & S. HEITZ zurück, die während des Elzabschlags 2002 im NSG auf der Höhe des Feindschießens verendete und verendende Querder fanden (KÜNEMUND, HEITZ & HEITZ 2009). In der Zwischenzeit ist die Art in der Alten Elz direkt unterhalb der BAB auf Höhe Kenzingen und in Kenzingen in einigen Exemplaren nachgewiesen worden (F. KÜNEMUND, schriftl. Mitt. 2010).

Die Larven des Bachneunauges, die sogenannten „Querder“, leben drei bis fünf Jahre lang eingegraben in angeströmten, schlammigen Sandbänken. Das ist die entscheidende Lebenszeit, die über ein Vorkommen entscheidet. Geeignete Larvallebensräume sind möglicherweise selten, der einzige an der Alten Elz ist aus dem NSG „Elzwiesen“ bekannt. Bedroht ist die Art sehr wahrscheinlich heutzutage fast ausschließlich durch den jährlichen Bachabschlag der Alten Elz (Künemund 2009b), im Vergleich dazu höchstens in sehr geringem Maße durch Verkehrsstrassen einschließlich Bau und Betrieb der Bündelungstrasse.

3.14 Kleefarn (*Marsilea quadrifolia*)

Auf einer Schwemmsandfläche einer Kiesverladestelle nördlich von Friesenheim wurde unmittelbar östlich der bestehenden RTB bei den Untersuchungen im Auftrag der DB ein großer Bestand neu entdeckt (SCHIEL & HUNGER 2004). Autochthone Vorkommen galten in Baden-Württemberg und Deutschland seit mehr als 40 Jahren als erloschen, ein Vorkommen bei Kittersburg OG als wahrscheinlich angepflanzt oder eingeschleppt (SEBALD, SEYBOLD & PHILIPPI, Band 1, 1990).

Der neue Fundort liegt schon etwas außerhalb der bekannt gewordenen historischen Verbreitung in Baden-Württemberg. Die Art ist an dem durch die Kiesverladung geschaffenen Standort vermutlich unbeabsichtigt eingeschleppt worden, etwa bei der Reinigung der Kieswaggons. Denkbar wäre allerdings auch, dass Sporen seit sehr langer Zeit fertil im Boden lagen – immerhin trägt das Gewann den Namen „See“ und ist noch heute durch hohe Grundwasserstände ausgezeichnet. In jedem Fall war es sinnvoll, die Fläche als isoliertes Teilgebiet des FFH-Gebiets „Untere Schutter und Unditz“ nachzumelden. Auch wenn die Vorkommen im Frühwinter 2009/2010 vital aussahen, scheint der Standort infolge der Sukzession allerdings allmählich zuzuwachsen und ist daher aktuell bedroht. Wie lange die Bewirtschaftungskontinuität der Schwemmsandfläche fort dauert und damit letztlich der Standort überhaupt gesichert ist, wurde bisher nicht bekannt.

In einer Stellungnahme (VEPROQ & COENOS 2008) wurde ein „sehr großes Gefährdungspotenzial durch Havarien und sonstige Betriebsunfälle“ diagnostiziert. Zunächst ist der Standort durch den Bau der neuen Güterbahngleise auf der Westseite der RTB nicht bedroht, auch wenn die nächsten Vorkommen nur etwa 25 m von der RTB entfernt sind. Beim Betrieb würden Havarien und „sonstige Betriebsunfälle“ praktisch nur bei Güterzügen mit großen Mengen an Schadstoffen kritisch, sind aber angesichts der täglichen Fahrstrecken ohne grobe Unfälle in Mitteleuropa extrem unwahrscheinlich. Schließlich könnte der Standort zusätzlich zu den vorhandenen Gehölzen durch eine stabile Schutzmauer zuverlässig geschützt werden. - In der zitierten Stellungnahme werden die Gefährdungen damit stark aufgebauscht, die wirklichen Gefährdungen nicht genannt und einfach realisierbare Schutzmaßnahmen verschwiegen.

Der geplante Eingriff für die Bündelungstrasse ist angesichts der fehlenden bzw. durch eine Sicherungsmaßnahme verhinderbaren Betroffenheit nicht erheblich. Der Weiterbetrieb der Kiesverladung hängt von Konzessionen für den Kiesabbau ab und endet damit mittelfristig mit Sicherheit; damit dürfte der *Marsilea*-Standort sowieso kaum dauerhaft zu sichern sein.

3.15 Nachbemerkung (Diskussion)

SPERLE (2006), FAKTORGRÜN (2008a, 2008b) und VEPROQ & COENOS (2008) verglichen sehr ausführlich und mit dem Formalismus einer UVS die Auswirkungen der beiden Trassen, auch wenn ihnen für die Autobahntrasse nur sehr unzureichende Daten zur Verfügung standen, auf deren Grundlage ein Vergleich völlig unzulässig war. Trotz regelmäßig formulierter Vorbehalte wegen fehlender Daten kamen sie immer wieder falsch zu dem Schluss, dass die Autobahntrasse geringere Auswirkungen auf Arten und Biotope hat. Die Auswirkungen der Bündelungstrasse wurden dabei übertrieben dargestellt, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht in Erwägung gezogen oder deren Wirksamkeit bezweifelt, Fakten wie z.B. bekannte andere Einwirkungsfaktoren nicht genannt, nicht berücksichtigt oder falsch interpretiert. Bei der Autobahntrasse wurden bekannte Einwirkungsfaktoren umgekehrt in ihrer Auswirkung als wesentlich geringer diskutiert, als sie in Wirklichkeit sind, und im Gegensatz zur Bündelungstrasse „Optimierungs“-Vorschläge zur Reduzierung von Schadfaktoren formuliert – trotz fehlender Daten.

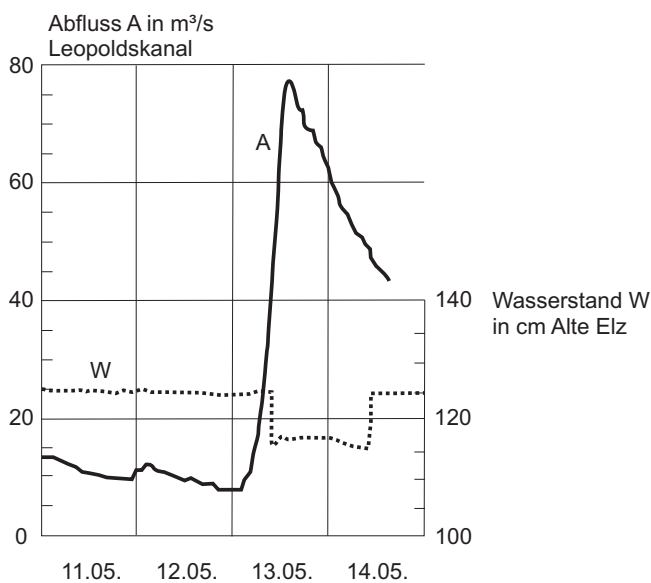
4. FFH-Lebensräume im Einwirkungsbereich der Bündelungstrasse und der Autobahntrasse

Vorbemerkung: Hier werden nur betroffene Lebensräume innerhalb von FFH-Gebieten und sehr bedeutende FFH-Lebensraumtypen außerhalb von FFH-Gebieten behandelt. Solange der Pflege- und Entwicklungsplan des FFH-Gebiets „Untere Schutter und Unditz“ nicht vorliegt, ist mit Korrekturen der Abgrenzung zu rechnen. So sind in der Diersburger Allmend aus sachlich nicht nachvollziehbaren Gründen ausgerechnet große Teile eines Erlen-Bruchwaldes bisher ausgespart, der unmittelbar östlich der BAB stockt (siehe unten).

4.1 Bündelungstrasse

4.1.1 Naturnahe Fließgewässer mit flutender Wasservegetation

Der Lebensraum ist am südlichen Oberrhein und an der Alten Elz weit verbreitet. Die Hauptart ist fast immer der Flutende Hahnenfuß (*Ranunculus fluitans*), an der Alten Elz tritt spärlich u.a. auch das Ährige Tausendblatt (*Myriophyllum spicatum*) auf. Der Flutende Hahnenfuß wird an der Alten Elz selbst innerhalb des NSG „Elzwiesen“ durch eine Mahd der großflächig üppigen Bestände bekämpft und erleidet auch durch den alljährlichen Elzabschlag ständig kleinere Verluste. An der Alten Elz bei Hecklingen sind die Bestände wegen der Beschattung durch die Ufergehölze eher schwach entwickelt. Eine zusätzliche Beschattung durch ein Brückenbauwerk wäre damit völlig unerheblich.

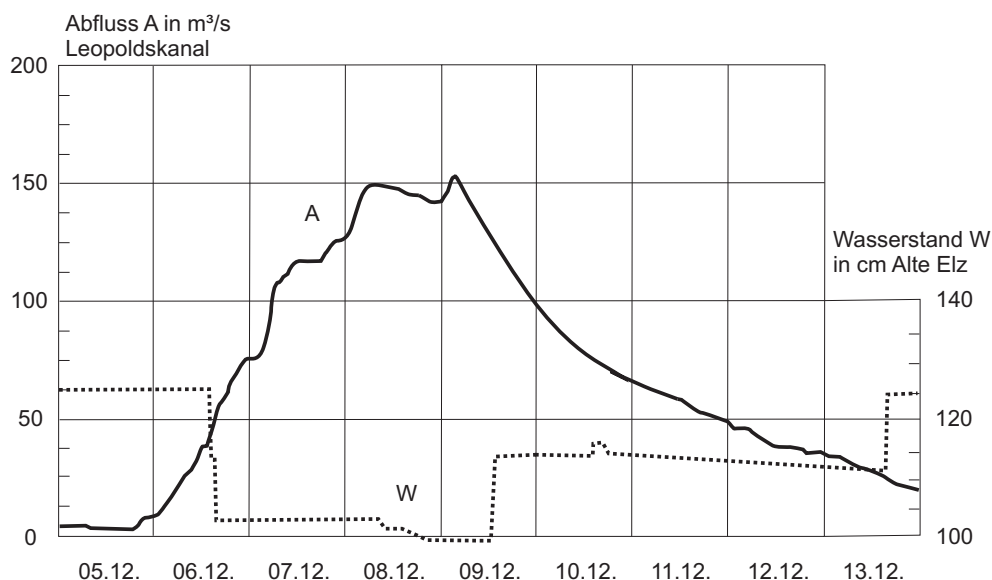


4.1.2 Auenwälder der Bäche und kleinen Flüsse

Sie stellen eine der Waldgesellschaften des prioritären FFH-Lebensraumes „Auwälder mit Erle, Esche und Weide“ dar. Alle zugehörigen Waldgesellschaften haben das gemeinsame Kennzeichen der periodischen Überflutungen des Standortes.

Für die Alte Elz zwischen Riegel und der Ausbaustrecke an der Gemarkungsgrenze von Rheinhausen werden annähernd 9 ha Auenwald angegeben. Westlich angrenzend an die derzeitige Trasse befindet sich bei Hecklingen ein 0,7 ha großer kartierter Auenwald nach dem Landeswaldgesetz, hier ist der Wald am linken Ufer maximal 45 m, am rechten Ufer maximal 25 m breit.

Viele Ufergehölze der Alten Elz sind allerdings aus zwei Gründen höchstens in einem schmalen, wenige Dezimeter breiten Streifen, wenn überhaupt noch, Auenwälder. Die Abflüsse der Alten Elz werden in Riegel



Abbildungen 1 und 2: Der Wasserstand am Einlassbauwerk bei Riegel bei zwei Hochwassersituationen des Leopoldkanals im Jahr 2010. Der Wasserstand der Alten Elz wird bis auf seltene Niedrig- und Hochwasserzeiten konstant bei 125 cm gehalten. Bei Hochwassern des Leopoldkanals wird er so weit abgesenkt, dass keine höheren Abflüsse in der Alten Elz auftreten können.

künstlich mit einer geringen Streuung gesteuert, so dass die Wasserstandsschwankungen gering bleiben und maximal höchstens wenige Dezimeter betragen. Die meiste Zeit des Jahres wird der Wasserstand W am Einlass der Alten Elz bei Riegel konstant gehalten – auf einer Höhe von 1,25 m. Wenn Elz, Dreisam und Glotter oberhalb von Riegel und damit der Leopoldskanal kräftige Hochwasser führen, steigt W keinesfalls entsprechend; vielmehr wird W im Interesse der Ortslage von Kenzingen und des Europaparks sogar systematisch abgesenkt (!). Dabei kann es durchaus vorkommen, dass der Wasserstand der Alten Elz trotz eines kräftigen Hochwassers im Leopoldskanal in der Alten Elz sinkt, wie am 11.12.2010 bei Hecklingen registriert. Beispiele aus dem Jahr 2010 für das Wasserregime der Alten Elz bei Hochwasser im Leopoldskanal werden in Abb. 1 und 2 aufgeführt (Quelle: www.hvz.baden-wuerttemberg.de). Auch große Hochwasser der Bleiche werden wahrscheinlich durch eine Absenkung in der Alten Elz kompensiert. Damit hat die Alte Elz zwischen Riegel und Rheinhausen den Charakter eines großen Mühlbaches in einem naturnahen Bachbett bekommen und den eines kleinen Flusses mit einer auch nur halbwegs naturnahen Abflussdynamik eindeutig verloren.

Auch die Morphologie der Ufer lässt nur noch an wenigen Stellen Flutungen zu. Das ehemals breite Bett der Alten Elz sollte zwar nach der Inbetriebnahme des Leopoldskanals um die Mitte des 19. Jahrhunderts ursprünglich Abflüsse bis zu 81 m³/s aufnehmen, verlandete aber rasch oder wurde künstlich verschmälert (HÄMMERLE 2009), so dass es aktuell an den meisten Stellen viel schmaler als ehemals ist und ziemlich steile Ufer aufweist. Bei Hecklingen blieb das breite alte Flussbett jedoch weitgehend erhalten. Da wo es zu keinen merklichen Auflandungen kam, konnte sich trotz der geringen Wasserstandsschwankungen ein schmaler Auenwald (im weitesten Sinn einschließlich Bruchwälder) ausbilden oder wurden ersatzweise Hybridpappeln gepflanzt. An vielen Stellen aber steigen die Ufer steil oder kontinuierlich an und werden daher nur noch auf einem ganz schmalen Uferstreifen überflutet – darüber sind Standorte des Eichen-Hainbuchen-Waldes (!) entstanden.

Da wo die Antragstrasse die Alte Elz queren soll (Planungsunterlage der DB: FFH_TEE_ELZ_Anlage 2_2.pdf), steigt das recht schmale Nordufer steil an, sodass Auenwald praktisch fehlt; auf der Südseite ist das Ufer zwar sehr breit ausgebildet, steigt aber mehr oder weniger kontinuierlich an – an der geplanten Querung mit etwa 10 bis 15%. Damit würden Auenwaldstandorte auch bei „großzügiger“ Abgrenzung nur auf 0 bis 4 m, durchschnittlich auf weniger als 1 m Breite in Anspruch genommen. Da die Trasse die Alte Elz schräg queren soll, wäre samt Sicherheitsstreifen eine Uferlinie von etwa 60 m Länge betroffen, auf der höchstens 50 m² Auenwaldstandorte verloren gehen würden. Die übrigen betroffenen Waldbestände stocken eindeutig auf Standorten des Eichen-Hainbuchen-Waldes, am geplanten Brückenstandort findet sich ein Kleinbestand von gepflanzten Bergahorn mittleren Alters.

Im Auftrag der DB sind alle betroffenen Laubwaldflächen entgegen den realen Strukturen pauschal als „Auenwald“ kartiert worden, sodass ein rechnerischer Verlust von 600 m² Auenwald abgeschätzt wurde. Der Orientierungswert für den absoluten Flächenverlust von 500 m² bzw. 450 m² (LAMBRECHT & TRAUTNER 2007) war damit überschritten, sodass FAKTORGRÜN (2008 und bei der öffentlichen Erörterung am 18.11.2009) formal (!) zu Recht den Verlust als „erheblichen Eingriff“ im Sinne der FFH-Richtlinie bewerten konnte. Das RP Freiburg stufte auf der Datengrundlage der DB den Eingriff bei der öffentlichen Erörterung am 18.11.2009 ebenfalls als erheblich ein – obwohl eine kurze Überprüfung im Gelände den wahren Sachverhalt zumindest qualitativ hätte zeigen müssen. In Wirklichkeit liegt der Verlust höchstens in einer Größenordnung von etwa 10 % des kritischen Wertes von 500 m². (Nach genaueren Kontrollen der Abflussverhältnisse und der Ufermorphologie im Laufe des Jahres 2010 mussten die ersten konservativen Abschätzungen, die für eine erste Version dieser Stellungnahme verwendet wurden, erheblich nach unten korrigiert werden.)

Entgegen bisheriger Behauptungen ist der geplante Eingriff keinesfalls als „erheblich“ im Sinne des Natura 2000-Rechts zu bewerten. Das RP Freiburg wird hiermit aufgefordert, von der DB rasch eine neue detaillierte Kartierung der Flächen im geplanten Eingriffsbereich anzufordern. Diese hat auf der Grundlage der Standortverhältnisse zu erfolgen. Fachschaft und NABU behalten sich vor, gegebenenfalls eine eigene Kartierung durchzuführen und deren Ergebnisse geeignet zu verbreiten.

Die nicht vermeidbaren, aber keinesfalls „erheblichen“ Eingriffe in den Lebensraumtyp „Auwald“ ließen sich zweifellos durch schonende Ausbautechnik und noch größere Brückenbauwerke weiter mindern. Auf dem Elzabschnitt zwischen der B3 bei Hecklingen und der BAB bieten sich zudem einige Flächen an, die sich hervorragend für die Schaffung von flächigem, standortgerechtem und naturnahem Auwald eignen - sie drängen sich als Ausgleichsflächen vor Ort für die anstehenden Eingriffe auf und könnten die Naturschutzbilanz zu einem positiven Ergebnis führen. Entscheidend ist dabei, zunächst echte Auenwaldstandorte zu schaffen: Im ehemaligen Flussbett der Alten Elz müssten dabei die Auflandungen bzw. Auffüllungen der letzten 150 Jahre beseitigt

werden, bevor trotz der fehlenden Abflusssdynamik junge Auenwälder begründet werden könnten; dann müsste die Abflusssdynamik der Alten Elz geändert werden, indem zusätzliche Hochwasserabflüsse oberhalb von Kenzingen über teilweise noch bestehende Rinnen Richtung Johanniterwald und Elzwiesen geleitet werden. Abschließend muss betont werden, dass die fast uneingeschränkte Einstufung des geplanten Eingriffs – offensichtlich ohne Überprüfung im Gelände (!) - durch das RP Freiburg als „erheblich“ für sachlich nicht nachvollziehbar gehalten werden muss. Wenn die Inanspruchnahme von wenigen 100 m² reliktschen Uferwaldes, von denen nur kleine Teile als Auenwälder im Sinne der Kartiergrundlagen angesprochen werden dürfen, bereits einen „erheblichen Eingriff“ darstellen soll, wie muss dann von Seiten des amtlichen Naturschutzes die Mooswaldtrassierung bei Freiburg oder die gesamte, neuerlich geforderte Autobahnparallele zwischen Riegel und Offenburg beurteilt werden, wo die Inanspruchnahme von Lebensraumtypen, Schutzgebieten und gesamten Naturwerten einen Eingriff ganz anderer Dimension darstellen würde?

4.2 Autobahntrasse

4.2.1 Naturnahe Fließgewässer mit flutender Wasservegetation

Die Eingriffe wären zweimal bei der Alten Elz (statt einmal bei der Bündelungstrasse), an Ettenbach, Unditz und Schutter nötig. Auch wenn die potentiellen Verluste an flutender Wasservegetation jeweils gering und nicht erheblich wären, ist ein erheblicher Eingriff durch die Summation von fünf Querungen nicht von vornherein auszuschließen.

4.2.2 Magere Flachland-Mähwiesen

Im Gegensatz zur Bündelungstrasse wäre nach den Kartierungen der DB der Lebensraumtyp im Bereich Oberschopfheimer Allmend direkt betroffen.

4.2.3 Auenwälder

Die Uferwälder der Alten Elz wären an zwei Stellen von Querungen betroffen.

Auenwälder grenzen im Gewann Korb (FFH-Gebiet „Untere Schutter und Unditz“) unmittelbar an die Trasse und würden auf der Ostseite durch den nötigen Sicherheitsabstand direkte Verluste erfahren, deren Ausmaß wahrscheinlich als „erheblich“ bewertet werden müsste.

Unmittelbar östlich der BAB grenzen in der Diersburger Allmend ebenfalls Auenwälder an, die durch ihren sehr hohen Grundwasserstand auf Standorten des **Bruchwaldes** stocken. Sie gehören allerdings bisher aus sachlich kaum gerechtfertigten Gründen nur teilweise zum FFH-Gebiet „Untere Schutter und Unditz“, obwohl weitere Teilflächen des FFH-Gebiets südlich und nördlich unmittelbar angrenzen.

Im Kaiserswald grenzen auf einer Länge von etwa 5 km östlich und westlich weitgehend naturnahe Auenwälder unmittelbar an die BAB. Die Nichtberücksichtigung eines großräumig vorhandenen prioritären Lebensraumtyps als FFH-Gebiet ist sachlich nicht gerechtfertigt. Die großen hier potentiell entstehenden Verluste zeigen drastisch die Unverhältnismäßigkeit der Stellungnahmen von Gegnern der Bündelungstrasse wegen wenigen 100 m² reliktschen Auenwaldes an der Alten Elz bei Hecklingen, die – vollständig kompensier- und ausgleichbar – bei der Bündelungstrasse betroffen wären.

5. Arten der Vogelschutzrichtlinie

Vorbemerkung: Hier werden nur Arten abgehandelt, die im Nahbereich und der weiteren Umgebung einer oder beider Trassen regelmäßig nachgewiesen sind oder deren Vorkommen dort wahrscheinlich ist.

5.1 Arten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie

5.1.1 Weißstorch (*Ciconia ciconia*)

Der Weißstorch brüdet im nördlichen Breisgau und in der südlichen Ortenau seit einigen Jahren alljährlich in folgenden Ortschaften: Weisweil, Oberhausen, Niederhausen, Rust, Orschweier, Ettenheim, Ringsheim, Herbolzheim, Kenzingen und Forchheim (HOFFMANN 2009). Alle Horste befinden sich innerorts bzw. ein Horst ist auf einem

Holzmast im Gelände der EnBW bei Oberhausen, inmitten des Vogelschutzgebietes „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“. Somit liegen alle Horste weder im Nahbereich der Rheintalbahn noch der BAB.

Im Gutachten des Büros FAKTORGRÜN (2008) wurde behauptet, dass der Weißstorch seine Nahrungshabitate auch im Bereich der Rheintalbahn bei Herbolzheim und Kenzingen hätte. Ein Nachweis für diese Aussage wurde nicht geliefert. Westlich dieser beiden Städte wurden große Flächen, die früher Wiesen waren, in den letzten 20 Jahren in Industrie- und Gewerbegebiete umgewandelt. Diese Flächen sind für diese Art als Nahrungshabitat somit ungeeignet. Stattdessen jagen die Kenzinger Störche in den Wiesen zwischen der Umgehungsstraße Kenzingen/Herbolzheim und der BAB, aber insbesondere westlich der BAB in der Elzniederung von Kenzingen bis Rust. Die Brutvögel der gesamten Region nutzen die Wiesen im Vogelschutzgebiet während der gesamten Brutzeit, besonders während den Frühjahrs- und Sommerwässerungen. Während der Sommerwässerung suchen hier bis zu 154 Weißstörche (z.B. 2008) gleichzeitig nach Nahrung (RUPP 2009). Die Elzwiesen stellen ein Rast- und Nahrungsgebiet von nationaler Bedeutung dar.

5.1.2 Wespenbussard (*Pernis apivorus*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Entlang der Bahnlinie gibt es keinerlei Brutnachweise, da so gut wie keine Bruthabitate vorhanden sind. Der Wespenbussard brütet am südlichen Oberrhein in der Rheinniederung, im Kaiserstuhl und in manchen Flussniederungswäldern. Brutnachweise in der offenen Landschaft in Feldgehölzen oder einzelstehenden Bäumen sind aus dem Rheintal nicht bekannt.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Hecklingen:

1993 Brutverdacht im „Allmendwald“ nördlich von Riegel EM (J. RUPP). Diese sehr heimlich lebende Greifvogelart dürfte heutzutage nur noch sehr unregelmäßig im Gottswald bei Offenburg, in den Wäldern der Schutterniederung zwischen Schutterwald und Ichenheim sowie im Kaiserswald bei Lahr brüten. Brutvorkommen sind nicht untersucht und Brutnachweise aus den letzten Jahren der Fachschaft für Ornithologie nicht bekannt geworden.

5.1.3 Kornweihe (*Circus cyaneus*)

Die Kornweihe ist am südlichen Oberrhein ein regelmäßiger, aber nicht häufiger Wintergast. Sie jagt bevorzugt in den nahrungsreichen Wiesengebieten. Durch den Ausbau der Rheintalbahn würden bei dieser Art bei allen Trassenvarianten höchstens ganz vereinzelte Individuen durch Kollisionen gefährdet.

5.1.4 Rohrweihe (*Circus aeruginosus*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg und Friesenheim:

Östlich der Bahnlinie gibt es keine Beobachtungen.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Lahr:

Die Vorkommen wurden im Auftrag der DB detailliert untersucht, Kenntnislücken sind nicht zu erwarten. Östlich der BAB sind keine Brutplätze bekannt. Alle Brutplätze befinden sich westlich der BAB im Vogelschutzgebiet „Kinzig-Schutter-Niederung“. Nahrungsflüge der wenigen Brutpaare in das Gebiet zwischen der BAB und der Rheintalbahn kommen wahrscheinlich in geringer Zahl vor.

Südlich von Oberschopfheim sind Brutvorkommen seit langer Zeit nicht mehr bekannt geworden und unwahrscheinlich. Durchzügler treten im ganzen Bereich westlich der RTB auf und konzentrieren sich wahrscheinlich in den geschlossenen Wiesengebieten.

5.1.5 Rotmilan (*Milvus milvus*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Entlang der Bahnlinie gibt es keinerlei Brutnachweise, Bruthabitate sind so gut wie keine vorhanden. Der Rotmilan brütet am südlichen Oberrhein nur in ganz wenigen Paaren in bestimmten Flussniederungswäldern. Brutnachweise in der offenen Landschaft in Feldgehölzen oder einzeln stehenden Bäumen sind aus dem Rheintal nicht bekannt.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn (BAB) zwischen Offenburg und Kenzingen:

Die in den letzten 20 Jahren bekannt gewordenen Brutplätze lagen westlich der BAB:

- 1969 bis 1985 fast alljährlicher Brutvogel im NSG „Langwald“ bei Niederschopfheim OG. 1993 ebenda ein Paar, welches einen Horst baute (VON STRALENDORFF 2008).

- 2004 bis 2009 alljährlich ein Brutpaar im Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ und zwar im Feindschießen bei Rust OG (RUPP 2009).

FAKTORGRÜN (2008a) behauptete, dass sich im Umfeld der BAB-Trasse keine Bruthabitate des Rotmilans befänden. Im Gutachten des Büros FAKTORGRÜN (2008a) wurde behauptet, dass der Rotmilan seine Nahrungshabitate auch im Bereich der Rheintalbahn bei Herbolzheim und Kenzingen hätte. Ein Nachweis für diese Aussage wurde nicht geliefert. Westlich dieser beiden Städte wurden große Flächen, die früher Wiesen waren, in den letzten 20 Jahren in Industrie- und Gewerbegebiete umgewandelt. Diese Flächen sind für diese Art als Nahrungshabitat somit ungeeignet. Stattdessen jagen die brütenden Milane in den Wiesen westlich der BAB in der Elzniederung zwischen Oberhausen EM und Rust OG, aber auch in der Vorbergzone bei Herbolzheim EM (z.B. auf dem Kahlenberg) und Ettenheim OG (J. RUPP).

5.1.6 Schwarzmilan (*Milvus migrans*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Entlang der RTB gibt es keinerlei Brutnachweise, Bruthabitate sind so gut wie keine vorhanden. Brutnachweise in der offenen Landschaft sind nur aus dem NSG „Elzwiesen“ entlang der Elz bei Oberhausen, Niederhausen und Rust nachgewiesen (RUPP 2009).

Das von VEPROQ & COENOS (2008) genannte Vorkommen in der offenen Landschaft im Gewann „Rhenau“ bei Mahlberg OG ist völlig unbelegt und unwahrscheinlich. Aus dem Auftreten vorbei fliegender Schwarzmilane kann jedenfalls nicht auf ein Brutvorkommen geschlossen werden.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen: Die meisten Brutplätze befinden sich westlich der BAB im Vogelschutzgebiet „Kinzig-Schutter-Niederung“ und in den beiden Vogelschutzgebieten „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ sowie „Johanniterwald“:

- Im Zeitraum 1969 bis 1980 fast alljährlich zwei Paare, von 1981 bis 2002 ein Paar im NSG „Langwald“ bei Niederschopfheim, hier 2003 bis 2007 keine Brutnachweise mehr (v. STRALENDORFF 2008).
- Bedeutendster Brutplatz am südlichen Oberrhein derzeit im Vogelschutzgebiet „Johanniterwald“, wo 2008 zehn Paare brüteten. Weitere sieben Paare brüteten im gleichen Jahr im Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“. Zwei Paare siedelten davon an der Elz im NSG „Elzwiesen“ und fünf Paare im Feindschießen bei Rust (Rupp 2009).
- Brutvorkommen 2008 und 2009 im Kaiserswald, Brutverdacht für den Flugplatz Lahr 2009 (J. RUPP).

Im Gutachten des Büros FAKTORGRÜN (2008) wurde behauptet, dass der Schwarzmilan seine Nahrungshabitate auch im Bereich der Rheintalbahn bei Herbolzheim und Kenzingen hätte. Ein Nachweis für diese Aussage wurde nicht geliefert. Westlich dieser beiden Städte wurden große Flächen, die früher Wiesen waren, in den letzten 20 Jahren in Industrie- und Gewerbegebiete umgewandelt. Diese Flächen sind für diese Art als Nahrungshabitat somit ungeeignet. Stattdessen jagen die Milane in den Wiesen zwischen der Umgehungsstraße Kenzingen/Herbolzheim und der BAB, aber insbesondere westlich der BAB in der Elzniederung von Kenzingen bis Rust. Während der Sommerwässerung suchen hier bis zu 100 Schwarzmilane gleichzeitig nach Nahrung (RUPP 2009).

5.1.7 Wachtelkönig (*Crex crex*)

Der Wachtelkönig ist am südlichen Oberrhein ein sehr unregelmäßiger und seltener Brutvogel, der in den letzten 20 Jahren am häufigsten noch im Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ nachgewiesen wurde. 2007 im NSG „Elzwiesen“ vier Reviere, die mindestens sechs Wochen lang besetzt waren (RUPP 2009). Durch den Ausbau der Rheintalbahn würde diese Art bei allen Trassenvarianten nicht gefährdet.

5.1.8 Schwarzspecht (*Dryocopus martius*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Entlang der Bahnlinie sind keine Bruthabitate vorhanden.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

Der Schwarzspecht brütet nur in den größeren Wäldern, die an die BAB angrenzen. Dazu gehören der Gottswald Offenburg, der Kaiserswald bei Lahr und der Unterwald bei Grafenhausen. Alle anderen Wälder sind zu klein oder zu jung und kommen als Bruthabitat nicht in Frage (z.B. NSG „Johanniterwald“, Allmendwald nördlich von Riegel).

5.1.9 Mittelspecht (*Dendrocopus medius*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Entlang der Bahnlinie gibt es keinerlei Brutnachweise, da Bruthabitate fehlen. Im einzigen möglichen Wald, dem Huchen bei Niederschopfheim, konnten die Gutachter der DB keine Mittelspechte nachweisen, da ausreichende Altholzbestände fehlen. Daten der Fachschaft für Ornithologie bestätigen diese Einschätzung.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

Der Mittelspecht brütet im Gottswald bei Offenburg, im Straßburger Brenntenhau westlich von Hofweier, im Kaiserswald bei Lahr, im Unterwald bei Grafenhausen und im Natur- und Vogelschutzgebiet „Johanniterwald“.

5.1.10 Neuntöter (*Lanius collurio*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Im Nahbereich der Bahnlinie konnten die DB-Gutachter keine Brutpaare feststellen. Im Planfeststellungsabschnitt 7.2 fanden sie die zwei einzigen Reviere: Im Gewinn Brühl in einem Abstand von 600 m zur geplanten Trasse, das zweite 300 m östlich der Bahnlinie. Durch den geringen Aktionsradius eines Brutpaares wären diese Reviere von der Bahnplanung kaum tangiert.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

- 1996 bis 2003 im NSG „Elzwiesen“ drei bis neun Reviere, im Jahr 2005 sechs Reviere; regelmäßig weitere ein bis drei Reviere im LSG Elzwiesen bei Ringsheim OG (RUPP & WESTERMANN 2009).
- 2006 ein Revier westlich der BAB am Rande des Eigenwaldes bei Grafenhausen (J. RUPP).
- 2007 im westlichen Bereich des Flugplatzes Lahr fünf Reviere, davon vier entlang des Zaunes bei der Ringstrasse und ein Revier bei einem Gehölzstreifen nahe der Umzäunung des Rollfeldes (J. RUPP).

5.2 Arten nach Art. 4, Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie

5.2.1 Wachtel (*Coturnix coturnix*)

Die Wachtel ist in Baden-Württemberg ein weit verbreiteter, meist aber nur lokal brütender Vogel der freien Wiesen- und Feldflur mit extremen Bestandsschwankungen von Jahr zu Jahr (HÖLZINGER & BOSCHERT 2001).

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Entlang der Bahnlinie hin und wieder in den Ackerfluren, wohl öfters Durchzügler. Ein regelmäßiges Auftreten in einem bestimmten Gebiet in der näheren Umgebung der Bahnlinie ist nicht bekannt. Der Bau der Bündelungstrasse hätte keine negativen Auswirkungen auf das Vorkommen der Wachtel.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

- In den Unterwassermatten im Vogelschutzgebiet „Kinzig-Schutterniederung“ bei Niederschopfheim OG 1991 bis 1997 zwischen 0 und 4 Reviere auf 165 ha (M. BOSCHERT in HÖLZINGER & BOSCHERT 2001).
- Im Vogelschutzgebiet „Elniederung zwischen Kenzingen und Rust“ auf einer Fläche von 700 ha zwischen 0 und 15 Reviere (RUPP 2009), die bekannten Vorkommen alle westlich der BAB im NSG/LSG „Elzwiesen“. Eine Autobahntrasse hätte vermutlich ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf das Artvorkommen.

5.2.2 Baumfalke (*Falco subbuteo*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Weder direkt an der RTB noch in deren Nahbereich sind Brutnachweise bekannt geworden.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

- Im Zeitraum 1967 bis 2008 im Vogelschutzgebiet „Elniederung zwischen Kenzingen und Rust“ insgesamt 19 Brutnachweise (RUPP 2009), im Jahre 2009 zwei weitere Brutnachweise.
- Knapp außerhalb der Elniederung 2003 eine erfolgreiche Brut auf einem 380-KV-Leitungsmast im Gewinn Laubeck auf Gemarkung Kenzingen. 2004 und 2008 brütete jeweils ein Paar erfolgreich weiter westlich im Gewinn Kreuzfeld bei Kenzingen auf einem Strommast (RUPP 2009).

Nach FAKTORGRÜN (2008) bestehen keine Bruthabitate im Umfeld der Autobahntrasse, das auch „als Jagdgebiet weitgehend irrelevant“ sei – eine Behauptung ganz ohne Kenntnisse von den tatsächlichen Gegebenheiten.

5.2.3 Kiebitz (*Vanellus vanellus*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Zwischen Hohberg und Friesenheim konnten die DB-Gutachter lediglich drei Reviere nachweisen, dabei nur ein Revier in Trassennähe westlich der Bahnlinie, die anderen Reviere zwischen 600 und 900 m Entfernung zur Bahnlinie. Bei der Sonderuntersuchung Avifauna in demselben Abschnitt konnten acht Nachweise auf einer Fläche von 15 km² erbracht werden, vermutlich nur selten im Bereich der RTB und bei dem drastischen allgemeinen Rückgang des Kiebitzes zwischenzeitlich weitgehend verschwunden. Im Abschnitt zwischen Lahr und Mahlberg beriefen sich die DB-Gutachter auf T. ULLRICH und H.-D. WEBER vom NABU Ettenheim, nach denen Ende der 1990er Jahre 20 bis 25 Paare in den Gewannen „Werb“, „Eigen“, „Rhenau“ und „Speckenfeld“ brüteten, auf einer sehr großen Fläche, die von Mahlberg und Kippenheim im Osten über die Bahnlinie bis zur BAB reichte. Auch hier wirkte sich der starke Bestandsrückgang aus, sodass die damaligen Zahlen überholt sind. 2005 existierten keine Vorkommen mehr in den Gewannen „Rhenau“ und „Werb“ (J. RUPP).

VEPROQ & COENOS (2008) konstruierten mit den o.g. Daten ein faktisches Vogelschutzgebiet im Gewann „Rhenau“ nördlich von Mahlberg auf der Westseite der Bahnlinie, ohne zu erwähnen, wie viele Kiebitzpaare dort brüten sollen. Eigene Untersuchungen der Autoren fehlten ganz offensichtlich, wie bei der Erörterungsveranstaltung zum Bahnausbau am 18.11.2009 in Herbolzheim sehr deutlich wurde.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

- Im Gewann „Eigen“ südlich der Raststätte Mahlberg am 17.04.2005 acht Kiebitzpaare (J. RUPP)
- 2007 drei Paare östlich der BAB im Gewerbepark des Flugplatzes Lahr (J. RUPP)
- 2009 fünf Paare im Gewann „Ochsenmatten“ in der schmalen Feldflur zwischen BAB und Flugplatz (J. RUPP).

VEPROQ & COENOS (2008) behaupteten in ihrem Gutachten, dass bei der Autobahnparallele eine Beeinträchtigung des Kiebitzes auszuschließen sei, was nicht mit den genannten Fakten übereinstimmt.

5.2.4 Großer Brachvogel (*Numenius arquata*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Entlang der Bahnlinie fehlen Brutvorkommen. Ehemalige Brutplätze in den Rittmatten bei Ettenheim sind schon seit vielen Jahren verwaist.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

- Aktuelle Brutplätze westlich der BAB im Vogelschutzgebiet „Kinzig-Schutter-Niederung“; u.a. brütete 2009 ein Paar erfolgreich in den Wiesen zwischen dem Niederschopfheimer Baggersee und der BAB (M. BOSCHERT mündl. an J. RUPP).
- Auf dem ehemaligen Flughafengelände Lahr brütete in den Jahren 2007 bis 2009 jeweils ein Paar (J. RUPP).
- Im Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ liegen aktuell alle Brutplätze westlich der BAB im NSG „Elzwiesen“ (BOSCHERT 2009). Bis einschließlich 2000 existierte auch in den „Stangenmatten“ auf Gemarkung Kenzingen etwa 500 m östlich der BAB ein Revier. Die Wiesen östlich der BAB sind auch heute noch ein potentielles Brutgebiet der Art.

5.2.5 Hohлтаube (*Columba oenas*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Entlang der RTB existieren keinerlei Brutnachweise, Bruthabitate fehlen.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

- 2009 erstmals ein Revier im Vogelschutzgebiet „Johanniterwald“ (J. RUPP).
- Im Kaiserswald bei Lahr 1994 ein Paar in einer Schwarzspechthöhle und ein zweites Revier (K. WESTERMANN).

In allen größeren Wäldern entlang der BAB sind Brutvorkommen in sehr geringen Dichten möglich, systematische Untersuchungen fehlen aber. Da die Art zur Nahrungssuche auch weit in die Feldflur fliegt, sind Beeinträchtigungen durch den Bau einer Autobahntrasse nicht völlig auszuschließen.

5.2.6 Schwarzkehlchen (*Saxicola rubicola*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM:

Entlang der RTB sind keine Brutvorkommen bekannt, aber auch nicht völlig ausgeschlossen.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

- 1998 zwei Brutpaare und 1999 mindestens ein Brutpaar auf den „Stangenmatten“ bei Kenzingen (J. RUPP).

- 2009 ein Revier direkt am Hauptwässerungsgraben neben der Gemeindeverbindungsstraße Kenzingen-Oberhausen etwa 250 m östlich der BAB (J. RUPP).

Auch bei dieser Art unterlagen die Gutachter von FAKTORGRÜN (2008) einer Fehleinschätzung, indem sie Folgendes behaupteten: „Es bestehen im Vogelschutzgebiet [„Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“] östlich der BAB A5 und damit im relevanten Umfeld der Trasse keine Vorkommen“.

Fazit: Durch den Ausbau der Rheintalbahn entlang der bestehenden RTB zwischen Offenburg und Hecklingen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Vogelschutzgebiete „Kinzig-Schutter-Niederung“, „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ und „Johanniterwald“ zu erwarten. Ganz anders wäre die Situation bei einem Neubau von zwei Gleisen entlang der BAB. Alle drei Vogelschutzgebiete würden mit großer Wahrscheinlichkeit erheblich beeinträchtigt.

6. „Faktische“ Natura 2000-Gebiete

In Stellungnahmen und bei öffentlichen Erörterungsterminen ist mehrfach behauptet worden, dass zusätzlich zu den bestehenden Natura 2000-Gebieten weitere „faktische“ Natura 2000-Gebiete entlang der Bündelungstrasse bestünden (SPERLE 2006, VEPROQ & COENOS 2008). Diese Behauptungen entbehrten aus verschiedenen Gründen einer sachlichen Grundlage:

Der Begriff stammt aus der Zeit, als verschiedene Regierungen von Ländern und Bundesländern versuchten, die Umsetzung der Richtlinien zu verzögern und nicht sachlich angemessen durchzuführen. Seit damals gilt, dass Gebiete, die von bestimmten Naturschutzverbänden unter strenger Beachtung der Kriterien der Richtlinien als Natura 2000-Gebiete vorgeschlagen wurden, ersatzweise bis zu einem rechtsgültigen, von der EU gebilligten Natura 2000-Gebietsszenario bei Eingriffen den Status von „faktischen“ Natura 2000-Gebieten hatten. Nachdem die EU mehrfach „Nachbesserungen“ erzwungen hatte, kam Baden-Württemberg seiner Verpflichtung nach und benannte ein umfangreiches Netz von Natura 2000-Gebieten, das den Ansprüchen der Richtlinien und der EU genüge und rechtskräftig wurde. Im Regierungsbezirk Freiburg liegt der Flächenanteil der Natura 2000-Gebiete dabei erheblich über dem Durchschnitt des Bundeslandes. Nach den Richtlinien hatte Baden-Württemberg ein „repräsentatives“ Netz von Gebieten auszuweisen, wobei die Repräsentativität nach der Gebietsgröße und der Wertigkeit der Vorkommen von Lebensräumen und Arten der Richtlinien zu bemessen war. Die größten und wertvollsten Flächen waren damit vorrangig als Natura 2000-Gebiete auszuwählen.

Die behaupteten faktischen Natura 2000-Gebiete sind kleine, isolierte Gebiete mit geringen, möglicherweise unregelmäßigen und teilweise nicht mehr existierenden Beständen wertgebender Arten (siehe oben). Am südlichen Oberrhein existiert eine Vielzahl von Gebieten mit höherer, teilweise sehr viel höherer Wertigkeit als die genannten, die ebenfalls nicht im Natura 2000-Szenario berücksichtigt werden konnten. Wenn überhaupt im Bereich Offenburg-Riegel in der Rheinebene weitere Vogelschutzgebiete ausgewiesen werden können bzw. sollten, kämen nur die beiden folgenden im Bereich der BAB in Frage:

Kaiserswald und Unterwald bei Lahr: Er würde auf einer Länge von fast fünf Kilometern durchschnitten.

Dieser feuchte Erlen-Eschenwald hat aus naturschutzfachlicher Sicht eine große Bedeutung für Vögel. Sechs Vogelarten, nämlich der Wespenbussard, der Schwarzmilan, der Grauspecht, der Mittelspecht, der Schwarzspecht und der Neuntöter sind Brutvogelarten, die im Anhang 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie aufgeführt sind. Zwei weitere Arten, der Baumfalke und die Hohltaube, sind Brutvogelarten nach Art. 4, Abs. 2 dieser Richtlinie. Hier brüten mindestens 18 Vogelarten, die auf der Roten Liste von Baden-Württemberg stehen. Außerdem gibt es hier eine Graureiher-Kolonie mit 39 Brutpaaren im Jahre 2009 (J. RUPP). Für die Waldschnepfe stellt dieser feuchte Wald eines der wichtigsten Brutgebiete mit 20-25 Revieren (ANDRIS & WESTERMANN 2002) in der südbadischen Rheinebene dar.

Der Lebensraumtyp „Auenwald“ ist großflächig vertreten.

Flugplatz Lahr: Hier brüten zwei Vogelarten, die im Anhang I der Europäischen Vogelschutzrichtlinie aufgeführt sind. Es handelt sich um den Schwarzmilan und um den Neuntöter. Weitere drei bis vier Vogelarten nach Art. 4, Abs. 2 dieser Richtlinie brüten ebenfalls auf diesem Areal: Großer Brachvogel, Kiebitz, Wachtel (evtl. in manchen Jahren) und Schwarzkehlchen (J. RUPP).

Bewertung (Diskussion):

Die behaupteten faktischen Natura 2000-Gebiete waren tendenziöse Zweckbehauptungen von Gegnern der Bündelungstrasse. Die Behauptungen waren durch die belegten Vorkommen nicht gerechtfertigt und durch die Auswahlkriterien in keiner Weise gedeckt. Auch die Annahme von Vorkommen verschiedener wertgebender Arten entlang der Bündelungstrasse war unbelegt und unwahrscheinlich. Ein entsprechendes Vorgehen konnte den Eindruck erwecken, dass den Autoren bewusst war, wie gering eigentlich die Möglichkeiten des Natura 2000-Instrumentariums für die Flächen entlang der Bündelungstrasse in Wirklichkeit sind, wenn damit die Planungen verhindert werden sollen. Als kurios, weil fern von jeder Realität, ist folgende Schlussfolgerung in SPERLE (2006) zu werten: „Diese autobahnparallele Trassenführung bildet aktuell wieder eine Alternative i.S.d. FFH-Rechts, weil sie geeignet ist, die mit dem jetzigen Trassenverlauf [d.h. der Bündelungstrasse, K. Westermann] einhergehenden potentiellen Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete **vollständig** [fett von K. Westermann gedruckt] zu vermeiden.“

7. Ausblick

Bei Anhörungen schienen die Verhandlungen über Naturschutzpositionen eindeutig auf das Natura 2000-Recht fokussiert. Dagegen hatte das traditionelle deutsche Naturschutzgesetz in auffälliger Weise eine untergeordnete Bedeutung. Vermutlich spielte dabei die Erfahrung eine Rolle, dass bei Eingriffen nach dem deutschen Naturschutzrecht eine Abwägung der verschiedenen Interessen vorzunehmen ist, die einen weiten Entscheidungsspielraum gegen den Naturschutz lässt. Demgegenüber ist das Natura 2000-Recht zwingender, vor allem darf ein erheblicher Eingriff nur „aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses [...] durchgeführt werden, wenn eine Alternativlösung nicht vorhanden ist. Ganz besonders streng sind die Restriktionen, wenn das betroffene Gebiet einen prioritären Lebensraumtyp oder eine prioritäre Art aufweist.

Nach dieser zwingenden Vorschrift darf die Bündelungstrasse gebaut werden, weil entgegen verschiedener Behauptungen die Eingriffe nicht erheblich sind. Bei einer Autobahntrasse wären die Eingriffe mit hoher Wahrscheinlichkeit aus den verschiedensten Gründen erheblich. Sie dürfte nur realisiert werden, wenn keine Alternativlösung vorhanden wäre – diese stünde jedoch mit der Bündelungstrasse eindeutig zur Verfügung (!).

Grundsätzlich besitzt die Oberrheinebene im Umfeld der BAB trotz der Existenz der BAB viele großflächige naturnahe Relikte der früheren Naturlandschaft, wie schon die Ausweisung großflächiger Natura 2000-Gebiete belegt. Siedlungsstrukturen blieben hier bis in die moderne Zeit hinein auf geringe Flächenanteile beschränkt, entsprechend umgekehrt naturnahe Strukturen vorherrschend. Der Bau der Autobahn war zweifellos ein massiver, aber aus heutiger Sicht vermutlich alternativloser Eingriff in die damalige Landschaft. Eine Autobahntrasse würde den früheren grob naturschädlichen Eingriff weiter verstärken und die Landschaft vor allem auf der Ostseite der BAB entwerten. Dadurch würde es noch leichter als bisher, große Flächen zwischen der historischen Siedlungsachse entlang der Vorbergzone und der Autobahn für Gewerbe- und Siedlungsgebiete in Anspruch zu nehmen. Damit würden heute übliche Tendenzen verstärkt, die freie Landschaft „großzügig“ zu verschleudern, wie etwa die Städte Lahr und Herbolzheim eklatante Exempel lieferten.

Naturschutz ist ein Schutzgut unter mehreren, wenn auch mittelfristig und langfristig sicherlich ein entscheidendes. Er spielt bei Bürgerinitiativen und Regionalpolitikern offensichtlich keine Rolle; Naturschutzargumente wurden vielmehr in objektiv falschen Interpretationen für nachrangige Kleingebiete und nachrangige Artvorkommen gegen hochrangige Gebiete und Artvorkommen im Bereich der BAB eingesetzt, um die Planungen vor der „eigenen Haustür“ möglichst zu verhindern.

Die Bürgerinitiativen gegen eine Bündelungstrasse vertreten allerdings eindeutig längst nicht nur egoistische, sondern auch berechnete Interessen gegen Planungen „von oben“, die in der bisherigen Trassenplanung in Offenburg und in den geplanten Überwerfungsbauwerken bei Kenzingen und Herbolzheim gipfeln. Forderungen nach einem Güterzugtunnel in Offenburg, nach technischen Lösungen, bei denen die Güterzüge nur auf den beiden westlichen Gleisen der Bündelungstrasse fahren und so Überwerfungsbauwerke unnötig machen, nach einer erheblichen Verstärkung des aktiven Lärmschutzes durch zusätzliche aufwändige Lärmschutzmaßnahmen in Wohngebieten und nach einem gesetzlich fixierten Verzicht auf den gültigen „Schienenbonus“ sind durchaus durch die Interessen des Gemeinwohls gedeckt.

Auch die Verwaltungen von Anliegergemeinden der Bündelungstrasse vertreten legitime Interessen, solange sie mit Fakten und nicht mit vorgeschobenen Konstruktionen argumentieren. Für außerordentlich bedenklich halten wir aber die Strategie von politischen Gremien und Repräsentanten von Regierungspräsidium, Landkreisen und Regionalverband, die sich nachdrücklich für eine Autobahnparallele ausgesprochen haben, ohne dass geprüft wurde, ob die Naturschutzgesetze der EU und Deutschlands eine solche Trasse überhaupt zulassen. Auch wenn formal im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses eine entsprechende Prüfung erfolgen muss, steht zu befürchten, dass die dazu nötigen Untersuchungen nicht mit der gleichen Intensität und Signifikanz wie bei der Bündelungstrasse durchgeführt werden und Fakten im Sinne der schon auf politischer Ebene erfolgten Entscheidung nicht sachgerecht gewichtet und interpretiert werden. Die gutachterlichen Stellungnahmen von Anliegergemeinden der Bündelungstrasse ließen erahnen, wie Natura 2000-Rahmenbedingungen und Naturschutzgesetze unterlaufen werden könnten.

Jedes kompromisslose Eintreten für eine Autobahntrasse ist eine Missachtung der Naturschutzbelange auf europäischem Niveau und des allgemein anerkannten Prinzips der strikten Vermeidung jeden nicht unbedingt erforderlichen Flächenverbrauchs. Auch berechnete Interessen von Autobahnanliegern und das allgemeine Interesse nach einem optimierten Ablauf des Personenzug- und Güterzugbetriebs – möglichst auch bei den immer wiederkehrenden und nicht beherrschbaren Störungen – werden hintangestellt. Wenn schon jetzt Pläne durchsickern, dass auch bei einer Realisierung der Autobahntrasse Güterfernzüge über die bestehende RTB fahren müssen, sollten die Chancen für eine „Große Koalition“ zugunsten einer für Menschen und Natur weitgehend optimierten Bündelungstrasse nicht vertan werden. Ein aufwändiger aktiver Lärmschutz an der Bündelungstrasse könnte schließlich die Lärmbelastung der Anlieger wirksamer als der Bau der Autobahntrasse verbessern.

Literatur (Kurzform)

Die Zitate aus dem Jahr 2009 beziehen sich auf Artikel in (Ausnahme unten)

WESTERMANN, K. (2009): Das Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Elzwiesen“. Herausragendes Naturpotential einer alten Kulturlandschaft. - Naturschutz am südlichen Oberrhein 5. – Freiamt (Klüber), 320 Seiten.

FFH-Verträglichkeitsstudien und „Sonderuntersuchungen“ im Auftrag der DB.

SPERLE (2006), FAKTORGRÜN (2008a, 2008b), VEPROQ & COENOS (2008): Gutachterliche Stellungnahmen für Bürgerinitiativen und Anliegergemeinden der Bündelungstrasse.

Zitierte Grundlagenwerke von Baden-Württemberg: SEBALD, SEYBOLD & PHILIPPI, Band 1; HÖLZINGER & BOSCHERT 2001.

ANDRIS & WESTERMANN (2002): Naturschutz südl. Oberrhein 3: 113-128.

BIERINGER, G., H.P. KOLLAR & G. STROHMAYER (2010): Straßenlärm und Vögel. – Schriftenreihe „Straßenforschung“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie 587, Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr.

HEITZ & HEITZ (2004): Unveröffentlichte Übersicht für Regierungspräsidium, Ortenaukreis und Fachschaft für Ornithologie.

HUNGER, SCHIEL & KUNZ (2006): Libellula, Supplement 7: 15-188.

RÖCK (2006, 2009): Unpubl. Berichte im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg.

SCHIEL & HUNGER (2004): Wiederfund des Vierblättrigen Kleefarns (*Marsilea quadrifolia*) in Baden-Württemberg. – Berichte Botan. Arbeitsgemeinschaft Südwestdeutschland: 33-37.

VON STRALENDORFF (2008): Naturschutz südl. Oberrhein, Beiheft 2: 8-9.

TROSCHEL (2006): zitiert nach KÜNEMUND (2009) in WESTERMANN (2009).

Karl Westermann
Fachschaft für Ornithologie
Buchenweg 2, D-79365 Rheinhausen

Jürgen Rupp
NABU Emmendingen
Hauptstraße 195, D-79365 Rheinhausen

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): Westermann Karl, Rupp Jürgen

Artikel/Article: [Vergleichende Bewertung von Trassenvarianten beim Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel unter Natur- und Landschaftsschutzaspekten – eine Stellungnahme des NABU-Landesverbandes 181-208](#)