5. Block: Der Sonderfall Deutsche Bahn

5.0 Einführung

Bernd Schürenberg und Dieter Haas

Als das novellierte Bundes-Naturschutzgesetz im Jahr 2001 in die Endrunde ging, wurde die Deutsche Bahn zunächst von jeglichen Verpflichtungen ausgenommen, so der Absatz (3) in §53 BNatSchG. Bei der Lobby-Arbeit blieb völlig außer Acht, dass Vogelsicherheit an neuen Strecken oder an neu-elektrifizierten Strecken fast kostenneutral zu erzielen ist, und dass sie langfristig sogar wirtschaftliche Vorteile bringt durch eine bessere Betriebsicherheit.

Den Beweis, dass Vogelsicherheit an neuen Masten nicht viel kostet, liefert das seltsame Sammelsurium von Masttypen, sowohl entlang der alten als auch entlang der neuen Bahnstrecken: So sieht man oft in kurzer Folge vogelsichere und vogelgefährliche Masten, ohne dass ein Sinn zu erkennen ist. Wie wenig es bedarf, eine Strecke effektiv vogelsicher zu machen, beschreibt Horst Schneider in Kap. 5.3 anhand der Strecke Marbach-Backnang-Crailsheim. Solche Beispiele haben immer noch Seltenheitswert, und sie werden offensichtlich ignoriert.

Nachdem die Bahn von § 53 BNatSchG ausgenommen war, sank der Stellenwert des Vogelschutzes an Leitungsnetz der Deutschen Bahn so weit, dass Ansätze einer Zusammenarbeit mit der NABU BAG Stromtod zum Erliegen kamen. Die Ausnahme von § 53 BNatSchG führte dazu, dass die Deutsche Bahn weiterhin ihre Altlasten an gefährlichen Masten weiter vergrößert. Sie nachträglich zu entschärfen, wird am Ende kostspielig.

Eine Absichtserklärung enthält die bahn-interne Richtlinie DS 997.9114 „Vogelschutz an Oberleitungsanlagen", sie beschreibt eine Reihe durchaus sinnvoller Maßnahmen und Konstruktionsanforderungen. Aufgrund ihrer Einschränkungen hat sie jedoch lediglich eine Feigenblatt-Funktion. Die wesentliche Aussage besteht darin, dass die Deutsche Bahn diese Richtlinie selbst an Neubaustrecken nur punktuell anzuwenden gedenkt, wie man zur Zeit an Neubau- oder Ausbaustrecken feststellen kann. Dass sich die Deutsche Bahn weigert, fast kostenneutrale und vogelsichere Bauweisen als Standard einzuführen, ist nicht nachvollziehbar und muss naturschutzrechtliche Konsequenzen haben.

Unter den auf dem Kongress versammelten Ornithologen herrschte Einigkeit, dass nur punktuell betriebener Vogelschutz nicht ausreicht, und dass die Vorstellungen der Deutschen Bahn auf falschen Annahmen gründen: Großvögel halten sich nicht an bestimmte ausweisbare Gebiete, sie sind überall anzutreffen, sei

es während des Zuges, während der Brut, oder während der Dispersionsphase. Auch die Einteilung in „Vögel kleinen körperlichen Ausmaßes" und „Vögel großen körperlichen Ausmaßes" ist nicht sinnvoll. Abwegig ist die Annahme, dass Ehrenamtliche bereit wären, Bahnstrecken abzusuchen, um die Gefährlichkeit zu dokumentieren, damit die Bahn an der Vogelsicherheit sparen kann.

Die rechtlich äußerst bedenkliche Befreiung der Bahn vom § 53 BNatSchG durch den Gesetzgeber ist überholt – einmal durch neuere internationale Vereinbarungen, zum anderen aufgrund anderer gesetzlicher Grundlagen:

So beschloss der baden-württembergische Landtag 1991, dass auch die Masten der Bahn vogelsicher sein müssen. Es ist eine Föderalismus-Frage, ob der Gesetzgeber in Berlin Landtagsbeschlüsse einfach aufheben kann oder auch künftige Landtagsbeschlüsse in dieser Sache mit dem Absatz (3) in § 53 BNatSchG blokkieren darf. Die Bundesländer haben es unseres Erachtens selbst in der Hand, darüber zu entscheiden, ob sie die nicht nachvollziehbare Generalbefreiung der Deutschen Bahn akzeptieren oder nicht. Im Rechtsgutachten für den NABU von Dr. Dr. Klaus Soyka (1977) wurden schon früh die verschiedenen gesetzlichen Grundlagen zur Absicherung des Vogelschutzes an Freileitungen aufgearbeitet: Naturschutz-, Tierschutz- und Jagdrecht. Die EU-Vogelschutz-Richtlinie (1979) verlangt in Artikel 5 vom nationalen Gesetzgeber, dass er das „absichtliche Töten" von geschützten Vögeln (nach Art. 1) verbietet. „Absichtlich Töten" umschließt auch Tötungsakte, die wissentlich in Kauf genommen werden: § 53 (3) BNatSchG widerspricht somit EU-Recht. Wie gefährlich die Bahntrassen etwa für Uhus sind, belegen die registrierten Verluste (Kap. 1.3). 20 Prozent aller gemeldeten Uhu-Stromopfer (103 von insgesamt 518) stammen von Bahnleitungen. Ein erschreckender Befund, umso mehr, wenn man die geringe Beobachtungsdichte und damit Fundwahrscheinlichkeit an den Bahnlinien bedenkt. Beim Uhu bedeutet das: Die Bemühungen der Energieversorgungsunternehmen zur Vogelsicherheit werden oft wieder zunichte gemacht – durch die vogelgefährlichen Masten der Bahn.

Die internationalen Vereinbarungen der Bonner Konvention (2002) und vor allem der Berner Konvention (2004) erfolgten erst nach der Novellierung des BNatSchG. Diese internationalen Vereinbarungen verpflichten die Unterzeichnerstaaten, Vogelschutz auch an Bahnstrecken zu praktizieren. § 53 (3) BNatSchG ist durch diese internationalen Vereinbarungen überholt. Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass allenfalls das Fahrleitungsnetz der Deutsche Bahn von § 53 (1) und (2) ausgenommen wurde, nicht aber das Energieversorgungsnetz der Deutschen Bahn.

Literatur

Bahn-Richtlinie DS 997.9114 „Vogelschutz an Oberleitungsanlagen", abrufbar unter www.bahn.de

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Ökologie der Vögel. Verhalten Konstitution Umwelt

Jahr/Year: 2004-2008

Band/Volume: 26

Autor(en)/Author(s): Schürenberg Bernd, Haas Dieter

Artikel/Article: Der Sonderfall Deutsche Bahn 189-190