



**Ausbau der Rheintalbahn auf dem Abschnitt Offenburg-Riegel:
Stellungnahmen zu den von der DB vorgelegten Unterlagen zu den Auswirkungen von Natura 2000 auf die Planung einer „autobahnparallelen Güterzugtrasse“ sowie zu verschiedenen dazu vorgelegten Bewertungen und Kommentaren**

Vorbemerkung:

Der NABU Baden-Württemberg fordert: Bau der umfassend optimierten Antragstrasse - strenger Schutz der Naturgüter und der Menschen beim Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel.

A. Planungsrechtliche Bewertung Regierungspräsidium, Referat 24

Die Ausführungen beschränken sich auf grundsätzliche Erwägungen, denen zugestimmt werden kann. Wir erwähnen hier nur zwei Aspekte, die zusätzlich geklärt werden müssen:

- Eine Gesamtabwägung wird natürlich auf einer umfassenden Basis erfolgen müssen, die gegebenenfalls vor den Gerichten Bestand haben kann:
 - Restlärm an der Antragstrasse nach möglichst aufwändigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen einschließlich Tunnelungen, Deckelungen, Galerien und Tieferlegungen,
 - Vergleich des Restlärms mit dem aktuellen Zustand und mit prognostizierten Werten in ein bis zwei Jahrzehnten unter der Berücksichtigung von mittelfristig umsetzbaren technischen Möglichkeiten zur Lärmbegrenzung an der Quelle wie leiseren Güterzügen, Schienen und Gleisbetten,
 - strenge Vorgaben von Natura 2000 im Bereich der Autobahntrasse, fehlende erhebliche Eingriffe der Antragstrasse in Natura 2000-Gebiete,
 - weitaus schwierigere und aufwändigere Erfüllung des zwingenden Kohärenzgebots bei einer Autobahntrasse als bei der Antragstrasse,
 - großes Naturpotential an der BAB, geringes Naturpotential an der Antragstrasse, für das die Gemeinden Lahr und Herbolzheim in besonderem Maße verantwortlich sind,
 - Trassenvergleich der Flächenverluste von Wiesen, Ackerflächen, Gewässern und vor allem naturnahen Wäldern – allein der Kaiserswald wird entlang der BAB 5 auf einer Länge von fünf Kilometern zerschnitten; aus naturschutzfachlicher Sicht ist seine große Bedeutung als Auenwald, als Brutgebiet von sechs Brutvogelarten aus dem Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie sowie für Fledermäuse bekannt,

- betriebstechnische Vorteile der Antragstrasse für die DB, Vorteile der Antragstrasse für die Allgemeinheit bei Betriebsstörungen infolge erheblich größerer Flexibilität,
 - Kosten,
 - raumordnerische Belastungen einer Antragstrasse und einer Autobahntrasse,
 - Zumutbarkeit der optimierten Antragstrasse für Anlieger in der Abwägung zwischen ihren Belastungen durch den Restlärm, ihren eindeutigen Standortvorteilen, den Nachteilen der Gegner der Autobahnparallelen, den Eingriffen in hochrangige Natura 2000-Gebiete sowie den Flächenverlusten – bisher versuchen die strikten Gegner der Antragstrasse nur eigene Vorteile auf Kosten vieler naturnaher Gebiete und von Nachteilen anderer Gemeinden durchzusetzen,
 - möglicherweise vollständig fehlender oder unzureichender Lärmschutz an der bisherigen Trasse nach dem Bau einer autobahnparallelen Güterzugtrasse, zumindest wenn sich aus politisch-ökonomischen Gründen ein Ausbau der Strecke für Zuggeschwindigkeiten von 250 km/h nicht durchsetzen ließe,
 - nachträglicher Ausbau der jetzigen Trasse auf „Tempo 250“, u.U. einschließlich von Lärmschutzmaßnahmen, und damit erheblicher Doppelaufwand.
- An der Antragstrasse wurde trotz des vergleichsweise geringen Naturpotentials eine aufwändige, mehrjährige UVS durchgeführt. Eine sachgerechte Vergleichbarkeit der beiden Trassen wäre aufgrund des hohen Naturpotentials, der strengen Vorgaben von Natura 2000, ganz besonders der schwierigen und aufwändigen Einhaltung des Kohärenzgebots einer Autobahntrasse erst nach mehrjährigen umfangreichen Untersuchungen möglich, die strenge UVS-Qualität erreichen.

B. Naturschutzrechtliche Bewertung Regierungspräsidium, Referate 55 und 56

In dieser Stellungnahme der Fachbehörde werden Aussagen häufig mit Vorbehalten und Relativierungen formuliert, was einerseits aufgrund des Sachstands verständlich ist, andererseits wiederholt kritische Fragen auslösen muss:

- In der „Gesamthaften Einschätzung“ der beiden Referate werden angesichts der Reihe großer und hochrangiger Natura 2000-Gebiete und Naturschutzgebiete im Autobahnbereich Selbstverständlichkeiten formuliert.

Hat die Fachbehörde zu diesen Gebieten keine signifikanten eigenen Daten für eine konkretere Einschätzung? Hat die Fachbehörde vor wenigen Jahren eine entschiedenere Abwägung vorgenommen? Und wenn ja: Liegen neue signifikante Daten für die abgeänderte Einschätzung vor?

- Ist denn wirklich für die beiden Referate ein „abschließender Vergleich beider Trassenvarianten“ [in Bezug auf Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, weitere naturnahe Gebiete, wertgebende Arten der Vogelschutzrichtlinie, wertgebende Arten der FFH-Richtlinie aus den Anhängen II und IV] nicht mit erheblich größerer Präzision der Aussage möglich, zumal die Antragstrasse erwiesenermaßen nicht zu erheblichen Eingriffen in Natura 2000-Gebiete führen würde?

- In den „Grundlegenden Anmerkungen“ werden wiederholt die – zweifellos – reichlich unzureichenden Daten der DB kritisiert und damit ein falscher Anschein erweckt.

Versteht es sich nämlich nicht von selbst, dass die DB nicht eine aufwändige, zweifellos mehrere Jahre dauernde UVS durchführen ließ, sondern bisher nur wenige evidente Belege und Hinweise für einen erheblichen Eingriff einer Autobahnparallel in Natura 2000-Gebiete erbracht hat? Schließlich wäre der Schaden für DB und Allgemeinheit groß, wenn sich nach einer Entscheidung für die Autobahnparallel durch die dann erforderliche UVS und letztlich nach einer Klage eines Verbands die vorliegenden Pläne nicht wie geplant oder gar überhaupt nicht umgesetzt werden könnten.

- Warum werden nur (völlig berechnigte) Beispiele für Defizite der Kartierungen der DB zitiert und nicht ein vollständiger Katalog der zu untersuchenden Arten (einschließlich der Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie) und Lebensraumtypen sowie der spezifischen Anforderungen aufgrund der eigenen Sachkenntnis vorgelegt?

Ist denn beispielsweise wirklich nicht bekannt, dass im Bereich der Elzwiesen eine Metapopulation der FFH-Art (Anhänge II und IV!) Dunkler Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (*Maculinea nausithous*) existiert, deren Teilpopulationen auf beiden Seiten der Autobahn auch in deren unmittelbarer Nachbarschaft leben? Oder sind die herausragenden Brutvorkommen des Schwarzmilans im Johanniterwald und in dessen Umgebung nicht bekannt? Ist denn nicht bekannt, dass der von der DB beschriebene Brutplatz der Rohrweihe einer der letzten am südlichen Oberrhein ist und dass in den letzten beiden Jahrzehnten selbst in Naturschutzgebieten verschiedene Brutplätze verloren gingen?

- Begrüßt wird der Hinweis, dass für die BAB-Parallel im Rahmen einer UVS auch die Summationswirkungen mit anderen Plänen und Projekten beurteilt werden müssen.

Gilt dieser Hinweis nicht ganz besonders für die Einhaltung des Kohärenzgebots, das in diesem Zusammenhang nicht erwähnt wird?

- Als „Schadensbegrenzungsmaßnahme“ wird „insbesondere in Natura 2000-Gebieten zur Verminderung der Zerschneidungswirkung und des Barriereeffekts“ eine engere Führung einer Autobahntrasse an der Autobahn vorgeschlagen.

Ist dieser Vorschlag fachlich abgesichert oder werden für eine Reihe von wertgebenden Arten des Offenlandes und Halboffenlandes nicht u.U. Zerschneidungswirkung und Barriereeffekt entscheidend verstärkt, weil die Flugstrecken ohne Rastmöglichkeiten länger und ganz unterschiedliche Strategien der Kollisionsvermeidung erforderlich werden? – Von einer Fachbehörde müssen differenziertere Begründungen und Belege verlangt werden.

- Von Grünbrücken wird pauschal ein „hoher Eignungsgrad“ zur Minderung des Zerschneidungseffekts u.a. unterstellt.

Kann durch einzelne Grünbrücken wirklich das Kohärenzgebot eingehalten werden? Wenn ja: Für welche Arten, für welche Arten nicht? In welcher Dichte müssten Grünbrücken angelegt werden, damit bei der großen Mehrzahl der wertgebenden

Landarten wirklich dem Kohärenzgebot Genüge getan und nicht nur Natura 2000-„Kosmetik“ betrieben wird? Müssten die Grünbrücken als Ganzes eine sechsspurige BAB und die Güterzugtrasse überbrücken? Welche Forschungsergebnisse sind bekannt, die nicht nur die regelmäßige Benützung von Grünbrücken durch bestimmte Tierarten belegen, sondern auch wirklich die Kohärenz der Lokalpopulationen der meisten wertgebenden Landarten auf beiden Seiten der Autobahn? Welche spezifischen Anforderungen an Querungshilfen haben für Arten der Wälder, für Arten des Offenlands und für Arten der Gewässer zu gelten?

Warum wird überhaupt nicht erwähnt, dass das Kohärenzgebot an der Antragstrasse viel sicherer und viel einfacher als bei einer Autobahnparallelen eingehalten werden könnte?

- Jeder Hinweis zu einer viel höheren Kollisionsgefahr an einer autobahnparallelen Güterzugtrasse als an der Antragstrasse fehlt. An der BAB halten sich nämlich durchschnittlich sehr viel mehr Vogelindividuen und vermutlich Individuen anderer Arten als an der Antragstrasse auf, allein deshalb wären die Verluste größer.
- Unter „Defiziten redaktioneller Art“ wird vorgeschlagen, in Zukunft die drei Gebiete westlich der BAB, zwischen BAB und Bahnlinie sowie östlich der Bahnlinie zu unterscheiden.

Führt dieser Vorschlag denn angesichts des in weiten Bereichen von Westen an der BAB nach Osten an der Bahnlinie rasch nachlassenden Naturpotentials und der teilweise großen Distanzen nicht zu Fehlbeurteilungen zugunsten der Bahnlinie?

- Im „Fazit“ werden richtigerweise umfangreiche weitergehende Untersuchungen verlangt. Es wird aber verschwiegen, dass letztlich nur eine mehrjährige UVS an der BAB die Qualität der Daten an der Antragstrasse erreichen könnte.
- Im abschließenden Kapitel werden verfahrenstechnische Möglichkeiten beschrieben, die den Bau einer Autobahnparallelen trotz erheblicher Eingriffe in Natura 2000- Arten und -Strukturen nach Einschätzung der beiden Referate möglich machen.

Entschieden vermissen wir dabei einen eindeutigen Vergleich des viel höheren Naturpotentials im Bereich der BAB im Vergleich mit der Antragstrasse. War denn die Ausweisung etlicher hochrangiger flächiger Natura 2000- und Naturschutzgebiete im Bereich der Autobahn, der nichts Vergleichbares entlang der Antragstrasse entgegensteht, eine wenig angemessene Fehlentscheidung der beiden Referate?

- Wir sind erstaunt, dass die geplanten Eingriffe einer Autobahnparallelen in den Kaiserswald, der großflächig Auenwaldcharakter hat, die Qualitäten eines Vogelschutzgebiets besitzt und an der oberen Unditz wichtige Vorkommen der Kleinen Bachmuschel aufweist, überhaupt nicht erwähnt wird.

Schließlich müssen wir darauf hinweisen, dass im letzten halben Jahrhundert am südlichen Oberrhein wie überall in Mitteleuropa ein Artensterben und Bestandsrückgang großen Ausmaßes eingetreten ist. Das Bundesnaturschutzgesetz konnte nicht verhindern, dass in der Abwägung zu anderen Gütern die Naturschutzbelange als nachrangig beurteilt und immer mehr naturnahe Gebiete zerstört oder beeinträchtigt wurden. Erst die Natura 2000-

Richtlinien der EU brachten wirkungsvolle Ansätze einer Einschränkung des Artensterbens und der Zerstörung der Lebensräume. Wenn der Prozess der Naturzerstörung aufgehalten werden soll, muss doch wenigstens Natura 2000 konsequent umgesetzt und nicht in der Abwägung mit naturschädlichen Eingriffszielen relativiert werden. Wir weisen hier auf einige entscheidende Artikel der FFH-Richtlinie (Fettdruck von uns ergänzt) hin, nach deren Gesetzestext letztlich entschieden wird, ob die autobahnparallele Güterzugtrasse zulässig ist:

- In *Artikel 3 (1)* wird eine entscheidende Eigenschaft des Netzes der Schutzgebiete von Natura 2000 genannt, es hat **kohärent** zu sein. An weiteren Stellen wird beschrieben, wie die Vernetzung über Landschaftselemente wie Gewässerläufe zu fördern ist oder „besondere Aufmerksamkeit“ der wissenschaftlichen Forschung speziell zur Vernetzung der Schutzgebiete zu widmen ist.

Kommentar: Hinter diesem Anspruch von Natura 2000 bleiben die Ausführungen aller Verwaltungen weit zurück.

- In *Artikel 6* wird die Verträglichkeitsprüfung bei geplanten Eingriffen in Natura 2000-Gebiete geregelt. Absatz (4) lautet: „Ist **trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung** aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art ein Plan oder Projekt durchzuführen **und ist eine Alternativlösung nicht vorhanden**, so ergreift der Mitgliedstaat alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen [...]“ „Ist das betreffende Gebiet ein Gebiet, das einen prioritären natürlichen Lebensraumtyp und/oder eine prioritäre Art einschließt, so können nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden.“

Kommentar: Der Gesetzgeber schreibt also ausdrücklich vor, nach einer Alternativlösung zu suchen, die mit großer Wahrscheinlichkeit in einer weitreichend optimierten Antragstrasse vorhanden wäre. Da Auenwälder als prioritärer Lebensraumtyp sehr wahrscheinlich von einer Autobahnparallelen betroffen sind, muss verwundern, dass die Autobahnparallele in einem Ausnahmeverfahren durchgesetzt werden soll, nachdem eine Alternativlösung vorhanden ist.

- In *Artikel 12* wird das „strenge Schutzsystem“ für die Arten aus dem Anhang IV qualifiziert, das u.a. jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten und

jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verbietet.

Kommentar: Arten des Anhangs IV, von denen einige in der unmittelbaren Umgebung der Autobahn vorkommen, sind also auch außerhalb der Natura 2000-Gebiete streng geschützt. Ausgleichsmaßnahmen sind vor allem bei den Ameisen-Bläulingen mit ihrer komplexen Biologie praktisch nicht möglich, ganz besonders beim Dunklen Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling; dieser besitzt in der Elzniederung eine

Metapopulation, zu der unmittelbar auf der Ostseite der Autobahn mindestens eine bedeutende Teilpopulation gehört.

C. Stellungnahme der UNB Emmendingen

Die Stellungnahme ist in weiten Teilen eine detaillierte, offensichtlich abgestimmte Wiederholung der Aussagen der Referate 55 und 56 des RP, sodass auf die obigen Ausführungen verwiesen werden kann. Während in der Stellungnahme des RP jedoch eine Reihe von konstruktiven Ansätzen der Bewertung und Abwägung der beiden Trassen formuliert ist, erweckt die Stellungnahme der UNB weitgehend den Eindruck, dass sie eng an die planungspolitischen Vorgaben der Landkreisverwaltung gekoppelt ist.

Eine bemerkenswerte Ausnahme findet sich mit dem Vorschlag einer Geländemodellierung an Autobahn und autobahnparalleler Güterzugtrasse zur Schadensbegrenzung. Allerdings ließ der Verfasser völlig offen, wie diese in dem weitgehend ebenen Gelände realisiert werden könnte, ob auf diese Weise u.U. bei verschiedenen Arten die Querung der breiten Verkehrsbarriere zusätzlich erschwert würde, ob eine Tieflage der Güterzugtrasse für Tiere nicht wesentlich stärker zur Schadensbegrenzung beitragen würde u.a.

Auffällig sind die vagen Ausführungen zu den FFH- und Vogelschutzgebieten im Landkreis Emmendingen, speziell in der Elzniederung, für die viele detaillierte Daten des NABU vorliegen und teilweise publiziert sind:

- Bruten des Schwarzkehlchens nahe der BAB auf der Ostseite wurden ohne systematische Suche 2010 in den Stangenmatten und in den Jahren zuvor zweimal nördlich der K5135 nachgewiesen, eine weitere nahe an der BAB auf der Westseite. Das autobahnnahen Vogelschutzgebiet kann als ein regelmäßiges Brutgebiet des S. gelten. Die Art kommt zwar nicht selten im Kaiserstuhl und spärlich in der Vorbergzone vor, Brutgebiete in der Offenburger Rheinebene sind aber ziemlich selten.
- Das Vogelschutzgebiet östlich der BAB ist zur Brutzeit regelmäßiges Jagdgebiet für 1-2 Paare des Baumfalken, bis zu 19 Paaren des Schwarzmilans, 1 Paar des Rotmilans und etlichen Weißstörchen.

Die Schwarzmilane brüten hauptsächlich im autobahnnahen Johanniterwald – 2012 waren es hier 13 Paare. Sie fressen ebenso wie der Rotmilan häufig Aas. Mit dem Bau vieler Kläranlagen und dem Verbot der Ablagerung von Abfällen auf Deponien in der Bundesrepublik Deutschland seit dem 1. Juni 2005 ist sein Bestand am südlichen Oberrhein stark zurückgegangen. Die Lokalpopulation des Johanniterwalds ist die größte bekannte am südlichen Oberrhein.

- An der BAB wird wahrscheinlich die Zahl der Verkehrstopfer bei den meisten Tierarten durch die abschreckende hohe Verkehrsfrequenz reduziert. Die Gefahr scheint zudem eher gering, dass Aasfresser bei der Aufnahme von Verkehrstopfern selbst getötet werden. Bei Bahngleisen ist die Situation wegen der viel geringeren Verkehrsfrequenz entscheidend gravierender, vor allem in Vogelschutzgebieten mit einer hohen Individuendichte wie in den Elzwiesen; bei Güterzugbetrieb in Autobahnnähe kommt dazu, dass Tiere an den Gleisen den Lärm herannahender Züge wegen des Lärms der nahen BAB vermutlich nur noch schlecht registrieren können. Damit ist die Gefährdung des Schwarzmilans an einer autobahnnahen Güterzug-

trasse bei der Aufnahme von Aas – von der Eidechse und der Wühlmaus bis zu größeren Tieren – erheblich.

Jagende und regelmäßig niedrig fliegende Großvögel sind zudem durch den Anflug an die neuen Stromleitungen der Deutschen Bahn gefährdet, erst recht, wenn diese nach der Querung der Autobahn von Westen nach Osten unmittelbar hinter der Autobahn installiert wären. Dies gilt ganz besonders zu den Zugzeiten, wenn es in diesem Gebiet zu großen Massierungen kommen kann, und im Winter. Möglicherweise betroffene Arten sind unter vielen anderen Schwarzmilan, Weißstorch, Rotmilan, Rohrweihe, Kornweihe, aber auch Kiebitz, von dem in den Elzwiesen öfters große Trupps registriert werden.

Einem Mitarbeiter der UNB ist zweifellos bekannt, dass im Bereich der Antragstrasse entsprechende Konzentrationen von jagenden wertgebenden Arten fehlen und damit das Kollisionsrisiko viel geringer ist.

- In zwei der letzten Winter wurde ein Revier des sehr selten gewordenen Raubwürgers im Bereich zwischen der Elz und der Nordgrenze des Vogelschutzgebiets registriert, das von einer Güterzugtrasse direkt zerstört würde.

Erstaunen muss in der Zusammenfassung der Zweck-Optimismus zur ausreichenden Sicherung der Natura 2000-Gebiete und zur Einhaltung des Kohärenzgebots, für den Meinungen verbreitet werden, aber Belege weitgehend fehlen. Erstaunen muss dabei auch, dass ein Mitarbeiter der UNB mit keiner Zeile darauf hinweist, dass möglicherweise ein aufwändiger Lärmschutz an der Antragstrasse eine echte Lösung sein könnte.

D. Stellungnahme der BI „Bürgerprotest Bahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen“

Für einige Einzelheiten wird auf Ausführungen von oben verwiesen.

Wie unschwer im „Elzwiesenbuch“ nachzulesen ist, sind die Ausführungen zu einer Verlegung des Vogelschutzgebiets wegen des Baus der Zufahrt zum Europapark eine falsche Konstruktion des Verfassers, mit der er eigennützige Ziele der BI verfolgt.

Die Vogelschutzrichtlinie stammt von 1979. Das Land Baden-Württemberg hat lange Jahre versucht, sie durch Scheinmeldungen und in einer zweiten Phase durch völlig unzureichende Meldungen zu unterlaufen. Erst nach einigen Rügen durch die EU und die gerichtliche Anerkennung von „faktischen Vogelschutzgebieten“ auf der Grundlage von konkreten Daten der Naturschutz- und Naturkundeverbände wurden in Baden-Württemberg in einer dritten Phase in Zusammenarbeit mit sachkundigen Spezialisten einigermaßen ausreichend Vogelschutzgebiete eingerichtet.

Die geforderte Verlegung des Vogelschutzgebiets östlich der BAB ist unsinnig und basiert auf dem Bemühen, ausschließlich den eigenen Vorteil zu wollen. Menschen richteten das Vogelschutzgebiet ein, weil dort die wertgebenden Vogelarten vorkommen; ein funktionstüchtiges Vogelschutzgebiet im unmittelbaren Kontakt zu den Gebieten westlich der Autobahn an anderer Stelle zu fordern, ist in der dicht genutzten Rheinebene realitätsfern. Außerdem sollte bei entsprechenden Forderungen bedacht werden, dass dadurch die

letzten naturnahen Gebiete bei Kenzingen und Herbolzheim zwischen Bahnlinie und Autobahn letztlich der Zerstörung überlassen werden; das Beispiel Herbolzheim, wo seit 1950 über 90% der Wiesenflächen zerstört wurden und die letzten naturnahen Reste östlich der Autobahn zunehmend überbaut werden, sollte Warnung genug sein.

Statt die Vorschläge der DB zur Tunnelung der Vogelschutzgebiete zu kritisieren, sollten gemeinsame Bemühungen gestartet werden, den Lärmschutz an der Antragstrasse in allen betroffenen Gemeinden soweit wie irgend möglich zu optimieren, wobei nicht nur in Lahr auch Tunnelungen in Frage kommen müssen.

E. Kommentar der IG Bohr vom 7.1.2012

Bewertung: Es handelt sich um eine tendenziöse Stellungnahme, die von unsinnigen, falschen und halbweisen Behauptungen geprägt ist.

Zu verschiedenen Behauptungen siehe auch oben, die hier nicht mehr wiederholt werden:

- Die Tatsache, dass die damalige Landesregierung und das Regierungspräsidium Freiburg Raumordnungsbeschlüsse ohne Prüfung von Varianten fassten, hatte als Grundlage eine umfassende Abwägung zwischen den Belastungen an der Antragsstrasse, deren Kompensationsmöglichkeiten sowie betriebstechnischen Erfordernissen der DB einerseits und dem Natur- und Flächenpotential der übrigen Landschaft andererseits.
- Zu den Vorbelastungen durch die BAB und die zusätzlichen Belastungen durch die Autobahnparallele auf Vögel siehe oben. Dass sich „die Vögel durch Lärm nicht stören lassen“, trifft in dieser undifferenzierten Weise nicht zu. Es gibt nicht „die Vögel“, sondern solche, die den Lärm meiden (z.B. Eulen, die sich bei der Jagd akustisch orientieren, oder Arten, deren Balz und Revierverteidigung weitgehend akustisch ablaufen) und andere. Durch eine Autobahnparallele würde die verlärmte Zone weiter nach Osten ausgedehnt, dazu entstünden noch ganz andere, wahrscheinlich gravierendere Belastungen für wertgebende Vogelarten (siehe oben).

Außer verschiedenen wertgebenden Vogelarten sind viele weitere Arten der FFH-Richtlinie betroffen.

- Die verschiedenen vorsichtigen und zweifellos vorläufigen Aussagen der DB, wie sie die IG Bohr u.a. auf Seite 1 ihrer Stellungnahme zitiert, basieren auf den noch sehr unzureichenden Daten. Die Polemik und gar die gezogenen Schlüsse sind unsinnig.
- Fraglos sind die Eingriffe der Westumfahrung von Freiburg in die Mooswälder gravierend und müssen aus Gründen des Naturschutzes heute anders als in den 1990ern beurteilt werden. Die Abwägung war jedoch von vornherein auch ganz anders, weil

die Eingriffe in Wohngebiete von Freiburg, Emmendingen usw. eine völlig andere Dimension (z.B. Abriss von vielen Häusern in Gundelfingen und Freiburg) als auf der Strecke Offenburg-Riegel bekommen hätten, aktive Lärmschutzmaßnahmen sehr viel aufwändiger und schwieriger zu realisieren gewesen wären, die Mooswälder

beiderseits der Autobahn bedingt noch als jeweils große, eigenständige Schutzgebiete betrachtet werden können, zwischen denen bedingt Vernetzungsmaßnahmen greifen könnten, zumindest die wertgebenden Vogelarten des Waldes wahrscheinlich nicht in gleicher Weise durch eine neue Bahntrasse gefährdet sind wie die am Boden und eher bodennah lebenden Vogelarten des Offenlandes. Die Behauptung, dass die Natura 2000-Gebiete im Norden „nicht an die Naturschutzwertigkeit der Mooswälder heranreichen“, ist unsinnig.

- Flächenverluste auf der Ostseite der Autobahn und Verluste wertgebender Vogelarten durch Kollisionen, bei etlichen Tierarten auch die weitere Einschränkung der Über- oder Unterwanderbarkeit der Autobahn können gravierende Auswirkungen auf die Lokalpopulationen der Westseite haben (siehe oben). Dass eines der allerletzten Paare der Rohrweihe am südlichen Oberrhein nach der Zerstörung ihres Brutplatzes sich einfach („Vögel können fliegen“) an anderer Stelle ein neues Nest anlegen wird, zeigt die fehlende Sachkenntnis und das Bemühen, die Naturzerstörung mit allen Mitteln als harmlos umzuinterpretieren. Das war über Jahrzehnte die Ideologie vieler.
- Die Angaben zum Flächenbedarf einer Autobahnparallelen sind Wunschdenken und Zweckpropaganda.

Die Vorstellung, dass der Streifen zwischen Autobahn und Güterzugtrasse als Ausgleichsfläche herangezogen wird, ist unsinnig. Es kommt hier keinesfalls darauf an, dass irgendeine gefällige Kulisse geschaffen wird. Jede Kulisse hätte nicht nur keinerlei positive Funktion für Tiere, sondern würde letztlich als tödliche Falle für angelockte Tiere wirken. Dass außerdem östlich einer Güterzugtrasse noch ein Schutzstreifen erforderlich wird, der für Tiere möglichst wenig attraktiv sein darf, wird in der Stellungnahme aus durchsichtigen Gründen nicht angesprochen.

- Die Kollisionsgefahr an der Autobahn kann nicht gegen die größere einer Güterzugtrasse gegengerechnet werden (siehe oben). Großen Einfluss auf die Kollisionsgefahr hat die Individuendichte, die im Autobahnbereich viel größer als an der Antragstrasse ist.
- Die Annahme, dass eine neue Güterzugtrasse den Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren unnötig machen könnte, ist Wunschdenken und Zweckpropaganda – und würde gegebenenfalls auch für die Antragstrasse gelten.
- Ob die Antragstrasse für die genannten Siedlungsgebiete eine „zumutbare Alternative“ ist, wird erst nach Vorlage der Lärmschutzgutachten mit den erforderlichen Maßnahmen und der oben beschriebenen Abwägung entschieden werden können. Dass die „autobahnparallele Güterzugtrasse“ nicht „im Widerspruch zu §34 Bundesnaturschutzgesetz“ steht und „gebaut und betrieben“ werden kann, sollen kompetente Gremien, notfalls Gerichte, jedoch keinesfalls Interessenvertreter entscheiden.

Karl Westermann
Beauftragter des
NABU Landesverbandes

Dr. Martin Neub
Vorsitzender des
NABU Bezirksverbandes Südbaden

