

Bau von zwei neuen Gleisen der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel: Vergleichende Bewertung der „Bündelungstrasse“ und der „Autobahntrasse“ unter Natur- und Landschaftsschutzaspekten

von

Jürgen Rupp (NABU Emmendingen und Fachschaft für Ornithologie, Teil 4)

und

Karl Westermann (Fachschaft für Ornithologie, Teile 1 bis 3)



Inhaltsverzeichnis

Einführung.....	3
Material und Methode	4
Teil 1: Zerschneidungseffekte	
Allgemeine Sachverhalte	4
Querung von FFH-Fließgewässern.....	6
Zerschneidung von flächigen Natura 2000-Gebieten	7
Flächenverluste.....	7
Flächige FFH-, Vogelschutz- und Naturschutzgebiete in höchstens 500 m Abstand von einer Trasse ...	8
Querung und Zerschneidung von weiteren großflächigen naturnahen Biotopen oder Lebensräumen von Arten der FFH- und Vogelschutzrichtlinie entlang der Rheintalbahn.....	9
Querung und Zerschneidung von weiteren großflächigen naturnahen Biotopen oder Lebensräumen von Arten der FFH- und Vogelschutzrichtlinie entlang der Autobahn (Ostseite)	11
Bewertung	12
Teil 2: Arten der FFH-Richtlinie	
Kleine Flussmuschel (<i>Unio crassus</i>)	16
Dunkler Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (<i>Maculinea nausithous</i>).....	21
Großer Feuerfalter (<i>Lycaena dispar</i>)	21
Helm-Azurjungfer (<i>Coenagrion mercuriale</i>)	22
Grüne Keiljungfer (<i>Ophiogomphus cecilia</i>).....	24
Bechstein-Fledermaus (<i>Myotis bechsteini</i>), Wimper-Fledermaus (<i>Myotis emarginatus</i>) und Großes Mausohr (<i>Myotis myotis</i>).....	25
Gelbbauchunke (<i>Bombina variegata</i>), Kammmolch (<i>Triturus cristatus</i>)	25, 26
Mauereidechse (<i>Podarcis muralis</i>), Bitterling (<i>Rhodeus amarus</i>)	26
Bachneunauge (<i>Lampetra fluviatilis</i>).....	27
Kleefarn (<i>Marsilea quadrifolia</i>).....	27
Nachbemerkung	28
Teil 3: FFH-Lebensräume im direkten Einwirkungsbereich der Bündelungstrasse und der Autobahntrasse	
a) Bündelungstrasse	
Naturnahe Fließgewässer mit flutender Wasservegetation.....	29
Auenwälder der Bäche und kleinen Flüsse	29
b) Autobahntrasse	
Naturnahe Fließgewässer mit flutender Wasservegetation.....	31

Magere Flachland-Mähwiesen	31
Auenwälder	31

Teil 4: Arten der Vogelschutzrichtlinie

4.1 Arten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie

Weißstorch (<i>Ciconia ciconia</i>)	32
Wespenbussard (<i>Pernis apivorus</i>), Kornweihe (<i>Circus cyaneus</i>), Rohrweihe (<i>Circus aeruginosus</i>)	33
Rotmilan (<i>Milvus milvus</i>), Schwarzmilan (<i>Milvus migrans</i>).....	34
Wachtelkönig (<i>Crex crex</i>), Schwarzspecht (<i>Dryocopus martius</i>), Mittelspecht (<i>Dendrocopus medius</i>).35, 36	
Neuntöter (<i>Lanius collurio</i>).....	36

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

Wachtel (<i>Coturnix coturnix</i>), Baumfalke (<i>Falco subbuteo</i>), Kiebitz (<i>Vanellus vanellus</i>).....	37, 38
Großer Brachvogel (<i>Numenius arquata</i>), Hohltaube (<i>Columba oenas</i>)	39
Schwarzkehlchen (<i>Saxicola rubicola</i>)	39
Fazit	40

Einführung

Die Deutsche Bahn plant seit langem den Bau von zwei neuen Gleisen zwischen Offenburg und Riegel EM. Im Jahr 1990 entschied das Innenministerium Baden-Württemberg, dass von Kenzingen an nach Norden auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet werden kann. Die Raumordnungsverfahren für die Strecke Kenzingen-Schliengen (1994) und für den Raum Offenburg gingen davon aus, 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. Weil in der Freiburger Bucht durch die 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 („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 ist und das Naturpotential im Vergleich wesentlich geringer als in den Niederungen der Schwarzwaldflüsse mitten in der Rheinebene ist. 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 haben es Bürgerinitiativen gegen die Bündelungstrasse und für die Autobahntrasse in den letzten Jahren vermocht, Verwaltungen und Regionalpolitik als Verbündete zu gewinnen. Naturschutzaspekte spielen dabei bisher keine oder eine ganz untergeordnete Rolle. Auch die staatliche Naturschutzverwaltung gab neuerdings trotz klarer Faktenlage keine entschiedene Stellungnahme gegen die Autobahntrasse mehr ab. Das lässt befürchten, dass die nötigen Kontrollmechanismen nicht funktionieren werden. In dieser Situation sehen wir uns genötigt, die bekannten Fakten darzulegen und die beiden möglichen Trassen vergleichend zu bewerten.

Material und Methode

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.

Die Fachschaft verfügt jedoch aus vielen Teilgebieten entlang der beiden Trassen über langjährige Geländekenntnisse, eigene Untersuchungen und Zählungen. Einige „kritische“ Gebiete wurden im Frühwinter 2009 zusätzlich gezielt aufgesucht.

Abkürzungen: BAB: Bundesautobahn A5 Offenburg-Riegel, RTB: Rheintalbahn Offenburg-Riegel

Teil 1: Zerschneidungseffekte

Allgemeine Sachverhalte

Sowohl Autobahn als auch Bahnlinie sind Barrieren, die für Tierarten grobe Wanderungshindernisse darstellen und zu Kollisionen führen können. Bei beiden Trassen werden die Barriere-Wirkungen der BAB bzw. der RTB verstärkt. Nicht oder wenig flugfähige Tiere können die Autobahn praktisch nur noch entlang von Fließgewässern bzw. an Unterführungen unterqueren oder bei Brücken überqueren. Bei der RTB sind die Chancen einer erfolgreichen Unter- oder Überquerung sehr wahrscheinlich erheblich größer, weil die Barrieren wesentlich schmaler und die Verkehrsdichte wesentlich geringer sind. Schwimmfähige Fließgewässer-Arten können die Barrieren aufgrund der Drift wahrscheinlich bei höheren Abflüssen regelmäßig zumindest bachabwärts queren.

Bei der Bündelungstrasse entstehen zwischen Offenburg und Kenzingen keine neuen Barrieren, die bestehenden werden aber zunächst verstärkt. Allerdings gibt es Möglichkeiten, durch Brückenbauten mit regelmäßigen Lichtschächten („Gitterbrücken“) und größerer lichter Weite die Durchwanderbarkeit zu verbessern und auf Strecken mit erhöhter Kollisionsgefahr die bisherige Verlustrate durch Schutzwände zu reduzieren.

Bei der Autobahntrasse wird die Barriere auf jeden Fall verstärkt. Wandernde Tiere können an einer der beiden Barrieren umkehren oder mit einem Fahrzeug kollidieren. Hat ein wanderndes Tier eine der beiden Barrieren erfolgreich gequert, stößt es ohne Erholungs- und Rastmöglichkeiten unmittelbar danach auf die zweite Barriere. Damit sinkt die Wahrscheinlichkeit weiter, erfolgreich die gesamte Verkehrsstrasse queren zu können. „Grünbrücken“ wirken immer

nur punktuell, sind bei einer sehr breiten Verkehrsstrasse besonders aufwändig und können von vielen Arten nur zufällig, nicht gezielt benutzt werden. Damit könnten beispielsweise kleine Bestände auf der Ostseite der Autobahn erlöschen, die auf Zuwanderungen aus großen Spender-Populationen auf der Westseite – etwa im NSG „Elzwiesen“ – angewiesen sind. In jedem Fall wird der populationsdynamisch unverzichtbare Austausch zwischen verschiedenen Teilpopulationen, etwa von Schmetterlingen und Libellen aus den Rheinauen und den Elzwiesen in das Bleichtal und in das Münstertal östlich Ettenheim, deutlich weiter beschränkt. Damit ist möglicherweise eine entscheidende Funktion von Natura 2000, der Austausch von Individuen in einem Netz von Gebieten, nicht mehr gegeben.

Bei der Autobahntrasse kommt an der Autobahn auf jeden Fall eine neue Stromleitung als Barriere dazu. Für einzelne Arten, die an den elektrischen Leitungen einer Bahntrasse gefährdet sind, könnte die Barrierewirkung der Güterbahntrasse sogar höher als die der BAB sein. Ein weiteres bekanntes Beispiel der Barrierewirkung einer Bahnlinie: An den Gleisen können vor allem im Winterhalbjahr sukzessiv Greifvögel kollidieren, die an einem auf den Schienen liegenden Kollisionsopfer fressen; in den (im Gegensatz zu der BAB) 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.). Die Verlusten an der Autobahnparallelen würden allein schon deshalb höher als an der Bündelungstrasse werden, weil in ihrem Umkreis in der Regel die wesentlich höheren Tierdichten auftreten.

Bei der Autobahntrasse ist zusätzlich der Kumulationseffekt durch den sechsspurigen Autobahnausbau zu berücksichtigen, der mittelfristig zu erwarten ist. Da auf der Westseite der Autobahn auf größeren Strecken Schutzgebiete direkt angrenzen oder sehr nahe liegen, müssten die beiden neuen Spuren vorsorglich auf der Ostseite geplant werden.

Durch lichtdurchlässige „Gitterbrücken“ kann vermutlich der Barriereeffekt gemindert, aber höchstens für wenige Arten vernachlässigbar klein gehalten werden. Gitterbrücken wären bei beiden Trassenvarianten sinnvoll. Wenn beispielsweise an der Elz beim Bahnhof Kenzingen ebenso wie an anderen gequerten Fließgewässern bei Realisierung der Bündelungstrasse alle vier Gleise über eine lichtdurchlässige Gitterbrücke geführt werden, wird eine ökologische Aufwertung der bestehenden Trasse erreicht oder die Verbreiterung wenigstens ausgeglichen. Alle Brücken sollten eine möglichst große Höhe über dem Wasser und eine so große Länge erhalten, dass noch naturnahe Uferstreifen erhalten bleiben; dadurch könnten vermehrt terrestrische Arten unter der Bahntrasse hindurchwandern.

Bodennahe Tierwanderungen, die zu Kollisionen führen können, finden häufig entlang von im Gelände erkennbaren Leitlinien wie Baum- oder Gebüscreihen, Gräben und Fließgewässern statt. Im Rahmen der Realisierung der Bündelungstrasse müssen Trassenabschnitte, auf die entsprechende Leitlinien treffen, durch dichte Gebüsche und Wände gegen Kollisionen „gesichert“ und damit gegenüber dem bisherigen Zustand aufgewertet werden.

Im Sinne von Natura 2000 stellt sich durchaus die Aufgabe, für bestimmte Arten unabhängig von neuen Verkehrsstrassen zusätzliche Querungshilfen über die Autobahn und eventuell auch die bestehende Bahnlinie zu schaffen. Bei einer breiten Verkehrsstrasse aus sechsspuriger Autobahn, einem Sicherheitsstreifen ohne ökologisches Potential und einer zusätzlichen Bahnlinie sind die

Realisierungsmöglichkeiten und Erfolgsaussichten auf jeden Fall deutlich geringer als bei einer Querungshilfe über die BAB und einer weiteren mindestens 1 km weiter östlich über die vierspurige RTB. Das ökologische Potential des Sicherheitsstreifens 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.

Querung von FFH-Fließgewässern

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

- (Elz bei Hecklingen: Querung bleibt bei beiden Trassenvarianten unverändert)
- Elz bei Bahnhof Kenzingen: Die Querung wird breiter, eine Kompensation durch eine Gitterbrücke für alle vier Gleise ist möglich.
- Ettenbach: 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; ein neben der RTB verlaufender Wirtschaftsweg soll über eine entsprechende Brücke führen; 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 nicht überbauten Grabenabschnitte so beträchtlich vergrößert werden, dass alle Lebensraumverluste an Scheidgraben und Neugraben durch den Bau der Bündelungstrasse kompensiert werden.
- Scheidgraben: Die Querung wird breiter, 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 vier bestehenden Querungen werden breiter, sind aber mindestens kompensierbar.

b) Neue Querung bei der Bündelungstrasse

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

c) Neue Querungen bei der Autobahntrasse (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

Sieben neue Querungen stehen einer neuen Querung bei der Bündelungstrasse gegenüber.

Zerschneidung von flächigen Natura 2000-Gebieten

a) Bestehende RTB und Bündelungstrasse:

- Vogelschutzgebiet „Kinzig-Schutter-Niederung“ wird an der Ostgrenze auf einer Strecke von etwa 1,2 km Länge tangiert.

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 Strecke

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 RTB sowie zwischen RTB und Wald gerechnet werden.

Dazu kämen Streifen in Wäldern und im übrigen Gelände, auf denen die für verschiedene Tierarten ungünstige Verlärmung ansteigen würde. Vermutlich würden weitere Flächenverluste bei der Umfahrung der Raststätte Mahlberg sowie bei Autobahneinfahrten, Brücken über die BAB und Rastplätzen entstehen.

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. 18). 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. 18).

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 am Baggersee Grafenhausen.

Querung und Zerschneidung von weiteren großflächigen naturnahen Biotopen oder Lebensräumen von Arten der FFH- und Vogelschutzrichtlinie entlang der Rheintalbahn

a) Grabensystem beim Sportplatz Kenzingen: Kleines Vorkommen der Helm-Azurjungfer in geringer Entfernung zur RTB: Das Vorkommen ist vermutlich von Zuwanderungen aus dem NSG „Elzwiesen“ abhängig, ebenso Vorkommen der Gebänderten Heidelibelle und des Kleinen Blaupfeils u.a. Entwicklungsnachweise liegen von allen drei Arten vor (K. & E. WESTERMANN unpubl.). Die Verlegung des Grabens auf einer kurzen Strecke und die geringen Lebensraumverluste beim Bau der Bündelungstrasse direkt westlich der RTB lassen sich vielfach kompensieren, wenn der Graben bis zur Umgehungsstraße Kenzingen ebenso ständig geflutet und naturnah renaturiert und gepflegt wird wie ein senkrecht zur Elz abzweigender Graben am Ostrand des Sportplatzareals. Damit die Renaturierung wirksam wird, ist aber eine permanente Flutung des Grabens 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 abgeraten, wenn nicht eine wirksame Abschirmung am straßenseitigen Ufer vorgenommen werden kann. Auch die geplante Pflanzung von Bäumen und Hecken entlang des Grabens (aus landschaftsoptischen Aspekten?) auf dessen Ost- und Südufer würde die Vorkommen der Helm-Azurjungfer erheblich beeinträchtigen; nur auf der Nordseite des Grabens zwischen Graben und Straße wäre durch neu gepflanzte, niedrige Büsche die Besonnung des Grabens kaum eingeschränkt, gleichzeitig ist eine Abschirmung zur Straße und zum Sportplatz hin zu empfehlen. Von großer Bedeutung für die Sicherung von Libellenvorkommen ist auch 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: Dieser fällt gelegentlich nach kurzer Fließstrecke trocken, der Bestand der Helm-Azurjungfer liegt weit unter 1% des Bestands des FFH-Gebiets (vgl. WESTERMANN & WESTERMANN 2010). Erst wenn eine Renaturierung einschließlich einer permanenten Flutung des Grabensystems auf größerer Strecke, gar bis zum NSG „Elzwiesen“, gelingen würde, entstünde überhaupt die Möglichkeit, die Auswahlkriterien für eine Ausweisung als FFH-(Teil-) Gebiet für die Helm-Azurjungfer zu erfüllen. Nicht als FFH-Gebiet ausgewiesene Gräben und Bäche mit geringen Beständen der Helm-Azurjungfer existieren in der südlichen Oberrheinebene noch regelmäßig, weitere sind wahrscheinlich gar nicht bekannt.

b) Rückhaltebecken der Bleiche südlich Herbolzheim – „Rossallmend“: Hier handelt es 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. 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. Die Lebensräume dieses Schmetterlings umfassen oft nur einen kleinen Bruchteil der Fläche des Rückhaltebeckens - auch bei erheblich größeren Beständen. 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 zugunsten von *M. nausithous*: Pflege und Bewirtschaftung des südlichen Bleichedamms als offene, höchstens halboffene Wiese mit zweimaliger Mahd im Jahr – vor Mitte Juni und nach Mitte September (vgl. Westermann 2010); 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 (Termine wie oben). Entsprechende Maßnahmen wären von Bedeutung für den Verbund der aktuellen Lebensräume von *M. nausithous* mit einem hochbedeutenden Siedlungskern im NSG und LSG „Elzwiesen“ westlich der BAB (2006 mindestens 310 Individuen, WESTERMANN & WESTERMANN 2010), kleineren Vorkommen im Bleichtal und Münstertal und „Trittsteinen“ im Gewann „Metzgermatten“ direkt östlich der BAB (siehe unten, WESTERMANN & WESTERMANN 2010), im Gewann „Rossallmend“ sowie vielleicht auf weiteren kleinen Flächen entlang der Bleiche.

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 hydrolapathum*) angesät werden, an denen sich Eier und Raupen des Falters erfolgreich entwickeln könnten; die „Wiesen“-Ampfer *R. obtusifolius* und *R. crispus*, die wahrscheinlich im Rückhaltebecken vorkommen, wirken dagegen sehr häufig als Fallen, weil sie regelmäßig zu einem ungünstigen Zeitpunkt bei der Wiesenmahd vernichtet werden.

Ein regelmäßiges Vorkommen der Helm-Azurjungfer an der Bleiche ist im Bereich des Gewanns „Rossallmend“ wegen der aktuellen Beschattung unwahrscheinlich (vgl. unten).

c) Kapuzinergraben bei Mahlberg: Rektifizierter Graben im Trapezprofil, der unterhalb von Mahlberg zunächst von der RTB, nach etwa einem Kilometer dann von der BAB gequert wird. Er führt im Bereich der RTB mehr oder weniger permanent Wasser und weist einen kleinen Bestand der Helm-Azurjungfer auf. An Makrophyten waren am 16.12.2009 größere Bestände von absterbender *Elodea canadensis* auffällig. An diesem Tag fanden sich im Bereich von RTB und BAB frische Spuren einer aktuellen Grabenpflege mit Grundräumung. Die Brücke der RTB über den Graben hat eine beträchtliche lichte Weite und Höhe, sodass die RTB hier aktuell relativ gut bei Wanderungen gequert werden kann. Ein wesentlich größeres Wanderungshindernis stellt die

BAB dar, die nicht nur den wesentlich intensiveren Verkehr aufweist, sondern auch den Graben auf einer größeren Strecke mit einer engeren Öffnung quert.

d) Liebach, 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.

Der Kippenheimer Dorfbach 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 unmittelbar 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.

Der kleine Wald „Huchen“ (16,9 ha) westlich von Niederschopfheim grenzt im Osten auf etwa 250 m Länge an die RTB. Beim Bau der Bündelungstrasse würde eine kleine Teilfläche am östlichen Rand verloren gehen. Vorkommen von Arten der Vogelschutzrichtlinie sind nicht bekannt – im Jahr 1980 fehlten alte Waldbestände und der Mittelspecht bei einer systematischen Bestandsaufnahme (Fachschaft).

Querung und Zerschneidung von weiteren großflächigen naturnahen Biotopen oder Lebensräumen¹ von Arten der FFH- und Vogelschutzrichtlinie entlang der Autobahn (Ostseite) (Auswahl, ¹: Lebensräume von FFH-Arten und einzelnen Arten der Vogelschutzrichtlinie wegen fehlender Untersuchungen der DB sehr viel schlechter als bei der RTB bekannt)

a) 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 2010). 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 Gewässern und auf 10 bis 20 m breiten Uferstreifen ausgebaut werden.

b) 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 2010). 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 2010).

c) Kapuzinergraben (siehe oben)

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

e) 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. xy*). Die Vorkommen von Tieren und Biotopen sind aktuell nicht systematisch untersucht.

f) 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.

g) 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 ehemaligen Niedermoors zurückgeht; am Rand ausgedehnte Schilfröhrichte, Weidenbusch und magere, z.T. verbrachte Wiesen.

Bewertung (Diskussion):

Beide Trassen würden die Landschaft zerschneiden. Es ist aber aus verschiedenen Gründen 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.
- 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
- 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 nicht erheblichen Eingriffe in FFH-Lebensräume
- Die fehlende Kumulation mit dem sechsspurigen Ausbau der Bundesautobahn A5
- Die für die Mehrzahl der Arten 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 sechsspurigen BAB zusammen mit einer zweispurigen Bahnlinie
- 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

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 gröberen 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 (S. 3), 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.

- An der Elz würde die Autobahntrasse zwei neue – statt einer bei der Bündelungstrasse ergeben, 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. 10) 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. Nach den Regeldaten der DB, die vermutlich höchstens punktuell unterschritten werden können, muss mit einer Breite von etwa 45 m für Gleisanlagen und Sicherheitsstreifen zur BAB gerechnet werden. Dazu muss wohl auf der Ostseite in Wäldern ein weiterer Sicherheitsstreifen berücksichtigt werden. Die nach Osten erweiterte und verstärkte Zone erhöhter Schallemissionen mit geringerer Aktivitätsdichte der Vögel (z.B. BIERINGER 2009) ist bei der Autobahnparallelen wegen der erheblich höheren Abundanzen vieler Vogelarten ebenfalls als zusätzlicher negativer Flächenfaktor zu werten.

Teil 2: 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.

1. Kleine Flussmuschel (*Unio crassus*)

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.

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..

Material:

A: FFH-Verträglichkeitsstudie 7513-341 Untere Schutter und Unditz; FFH-Verträglichkeitsstudie 7712-341 Taubergießen, Elz und Ettenbach; „Sonderuntersuchungen“ der DB; KÜNEMUND, HEITZ & HEITZ (2010); 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), mündliche Mitt. A. HEITZ (2005).

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, dass die etliche Kilometer langen ständig Wasser führenden Gräben des NSG „Elzwiesen“ besiedelt werden können.
- Graben-Räumungen (Scheidgraben, Neugraben)
- Überbauung durch Straßenbau (Scheidgraben, 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 wesentlichen höheren Abundanzen von etwa 68 Exemplaren pro 100 m nachgewiesen (FFH Schutter-Unditz).

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 1 Exemplar pro 20 Meter Grabenlänge. Infolge der aktuellen Verdolung ist die Durchwanderbarkeit des Neugrabens für Fische zumindest bachaufwärts bei der Rebwegbrücke (45 m Länge!) und der kurz darauf folgenden RTB praktisch unterbrochen und damit eine Ausbreitung der Muschel sehr unwahrscheinlich. 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 (A. HEITZ & K. WESTERMANN; KÜNEMUND, HEITZ & HEITZ 2010). Die Abundanzen blieben bisher auf allen Strecken gering. Die in den Unterlagen der DB genannten Abundanzen und Teilbestände beruhen auf Erfassungen auf relativ kleinen Kontrollstrecken, erheblich eingeschränkter Erfassungsgenauigkeit 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.

Bei der Bündelungstrasse würde das Gewässer westlich der bisherigen Querung bei Hecklingen ein 2. Mal gequert, außerdem würde die Querung beim Bahnhof Kenzingen breiter. Bei der Autobahntrasse blieben die zwei bisherigen Querungen erhalten. Dazu kämen zwei weitere

Querungen direkt östlich der Autobahn in unmittelbarer Umgebung einer schon bestehenden Barriere; vermutlich würde die weitere Ausbreitung der Art elzabwärts dadurch erheblich behindert. Bei der Autobahntrasse entstünden in jedem Fall zwei neue Querungen, statt einer bei der Bündelungstrasse.

Ettenbach: Letztmals wurden im Jahr 1980 leere Schalen gefunden. In unmittelbarer Umgebung der RTB und der BAB wurde die Art im Rahmen der Untersuchungen der DB nicht gefunden.

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 Frühwinter 2009 schien die Abundanz wesentlich geringer. Gleichzeitig hielt sich ein Bisam im Mündungsbereich auf (K. WESTERMANN). – Die Annahme, dass eine autobahnparallele Bahntrasse hier in nur 10 m Entfernung von der BAB verlaufen kann, ist nicht durch die Realität gedeckt, auch wenn theoretisch der BAB-Parkplatz verlegt und der sechsspurige Ausbau der BAB mit noch wesentlich größeren Eingriffen in eine naturnahe Landschaft auf der Westseite vorgenommen werden könnte.

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 (Standarddatenbogen). 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.

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 frühere 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 sind 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 weit mehr als kompensieren. Am Südrand von Langenwinkel sind durch den Bau von mehreren querenden Straßen insgesamt erhebliche Strecken überbaut worden.

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 werten den Lebensraum entscheidend auf, sodass sowohl die neue Strecke, permanent Wasser führende Abschnitte des Neugrabens östlich der RTB sowie zumindest die breite Mündungsstrecke 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 2010) 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 (Diskussion)

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 ganzjährig 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, mögliche sehr wirksame frühzeitige Kompensationsmaßnahmen, der erwiesenen, wenn auch wahrscheinlich eingeschränkten Durchwanderbarkeit der Durchlässe an BAB und RTB und eine erhebliche Verbesserung der Durchlässe am Neugraben nicht erheblich.

Eine erhebliche Schädigung der Muschelpopulationen wäre jedoch bei einer Autobahnparallele 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.

2. Dunkler Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (*Maculinea nausithous*)

Vorkommen in FFH-Gebieten sind durch die Bündelungstrasse nicht betroffen. Ein kleines isoliertes Vorkommen im Gewann „Rossallmend“ südlich von Herbolzheim (S. 6) ist durch die Bündelungstrasse wahrscheinlich nicht betroffen und ohne Zuwanderungen aus dem NSG „Elzwiesen“ vermutlich nicht dauerhaft existenzfähig. Der „Brückenkopf“ direkt auf der Ostseite der BAB (S. 7) muss dazu erhalten und weiter entwickelt werden. Auch ein kleines Vorkommen an den Teichen nördlich von Ringsheim (S. 5) ist ebenso wenig durch die Bahnpläne betroffen wie wahrscheinlich ein kleiner Bestand im Gewann „Rehnau“ westlich von Kippenheim und ein Einzelvorkommen südlich von Langenwinkel.

Bau und Betrieb der Bündelungstrasse würden eine deutliche Aufwertung der Vorkommen an den Teichen nördlich Ringsheim und im Gewann „Rossallmend“ ermöglichen. Auch im Gewann Rehnau sollten Biotopverbesserungen vorgenommen werden.

Bei allen Vorkommen muss der Mahdrhythmus angepasst werden: Heuernte bis Mitte Juni, zweite Mahd nicht vor Anfang, besser Mitte September.

Befürchtungen zu regelmäßigen Kollisionsopfern sind stark übertrieben und träfen erst recht bei einer breiten Verkehrsstrasse mit der Autobahnparallele zu. Im NSG „Elzwiesen“ können bis zu zehn *M. nausithous* gleichzeitig beobachtet werden, die ohne Anzeichen einer Störung weiter an der gewählten *Sanguisorba*-Pflanze saugen oder sich paaren und Eier legen, wenn ziemlich regelmäßig ein PKW oder unregelmäßig ein landwirtschaftliches Fahrzeug in höchstens ein bis zwei Meter Abstand durchfahren (K. WESTERMANN).

Entlang der BAB sind nur die großen Vorkommen im NSG „Elzwiesen“ mit über 300 Faltern im Jahr 2006 genau untersucht (WESTERMANN & WESTERMANN 2010). Aber auch im FFH-Gebiet „Untere Schutter und Unditz“ ist im Bereich zwischen der Schutter und der Straße Niederschopfheim-Ichenheim mit bedeutenden Vorkommen von *M. nausithous* zu rechnen.

Hier könnte auch der **Helle Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling** (*M. teleius*) auftreten, der im Bereich der Bündelungstrasse fehlt.

3. Großer Feuerfalter (*Lycaena dispar*)

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 Gebieten – wie mehrfach bei den Untersuchungen entlang der Bündelungstrasse – auftreten. Die Eiablage- und Raupenpflanzen Stumpfbältriger Ampfer und Krauser A. (*Rumex obtusifolius*, *R. crispus*) können leicht als Falle wirken, weil sie zur regelmäßigen Vegetation der Wiesen und der Ränder der Wiesengraben gehören und mit der Heu- oder Öhmdernerte bzw. der Grabenpflege abgemäht werden. Jedenfalls können aus dem Auftreten einzelner Falter in einem Gebiet keine Schlüsse und Forderungen zu seiner Schutzwürdigkeit abgeleitet werden.

An Bächen und Gräben sollte der Riesenampfer *R. hydrolapathum* gefördert und von einer Mahd verschont werden (vgl. ULLRICH & WESTERMANN 2010).

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 durch die Kerngebiete.

4. Helm-Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*)

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel EM:

Die Vorkommen sind im Auftrag der DB detailliert untersucht worden, Kenntnislücken sind nicht zu erwarten.

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 b. Hofweier, Mittelbach b. Niederschopfheim, Dorfbach Oberschopfheim, Liebbach b. Friesenheim, Kippenheimer Dorfbach.

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

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

Die Vorkommen sind mit Ausnahme des NSG und LSG „Elzwiesen“ nur 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 2010).

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

Weitere Bäche und Gräben mit erheblichen Abundanzen (von N): Dorfbach Niederschopfheim, Mittelbach b. Niederschopfheim, Dorfbach Oberschopfheim,

Weitere Bäche und Gräben mit geringen Abundanzen (Einzelnachweise nicht berücksichtigt, von N): Kapuzinergraben

Material:

A: FFH-Verträglichkeitsstudie 7513-341 Untere Schutter und Unditz; FFH-Verträglichkeitsstudie 7712-341 Taubergießen, Elz und Ettenbach; WESTERMANN & WESTERMANN (2010);

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
- Anhaltend (zu) hohe Abflüsse
- Fehlende oder geringe Vegetation, die im Wasser wächst oder vom Ufer in das Wasser hängt (vgl. WESTERMANN & WESTERMANN 2010)
- Dichte Verschilfung von Gräben (NSG „Elzwiesen“, WESTERMANN & WESTERMANN 2010)

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, 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. 4). Als Ausgleichs- und

Kompensationsmaßnahmen bieten sich die Reduzierung der Grabenbeschattung durch regelmäßige Gehölzschnitte und die Aufwertung der Mündungstrecke 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. 9).

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 erreichten. Erstaunlich muss auch erscheinen, dass die Gutachter (FAKTORGRÜN 2008) die vorgeschlagene und fast „auf den ersten Blick“ evidente „frühzeitige Kompensationsmaßnahme“ am Scheidgraben nicht erkannt hatten.

Die geplanten Eingriffe für die Bündelungstrasse sind angesichts der großen Populationen der Art, der geringen Eingriffe, mögliche frühzeitige Kompensationsmaßnahmen und eine erhebliche Verbesserung der Durchlässe am Neugraben nicht erheblich.

5. Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*)

Die am südlichen Oberrhein seltene Art wurde bisher im Bereich der beiden möglichen Trassen nur 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 potentiellen Gewässern vor, an denen die Art aktuell fehlt – z.B. an der Alten Elz zwischen Kenzingen und Rust und an der unteren Bleiche (systematische Exuviensuche, K. WESTERMANN); Ufermorphologie und unmittelbare sowie weitere Gewässerumgebung u.a. sind andere für die meisten Libellenarten existentielle Habitatfaktoren; 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 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 dabei eine wesentliche Funktion bekäme. Ausbreitungshindernisse wären hier zweifellos die BAB, erst recht als breite Verkehrsstrasse mit zwei Gleisen der DB, und ganz besonders der urban überformte „Sperrgürtel“ der Stadt Lahr, in dem auch die Schutter von der RTB gequert wird.

6.- 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 2010) konnten bei Kontrollen mit einem Detektor bestätigt werden. Diese Art überquert bei ihren Jagdflügen 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 durch ein Ausweichen in andere Gebiete kompensiert werden. Beim Bau des 3. und 4. Gleises könnten an kritischen Stellen Schutzwände gegen mögliche Kollisionen errichtet werden, die aktuell fehlen (!), sodass damit eine Verbesserung der Situation eintreten würde. Spätestens unmittelbar nach Ende der Bauarbeiten könnten gegebenenfalls die Leitlinien für Jagdflüge im Bereich der RTB durch Neupflanzung von Gehölzen so optimiert werden, dass sie nach wenigen Jahren wieder vollständig ihre alte Funktion erfüllen könnten.

9. Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)

Im Bereich der RTB wurden keine Vorkommen 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.

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, Steinschüttungen als Ersatz-Winterquartiere und Durchlass unter der RTB – belegen einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Vorkommen.

11. Mauereidechse (*Podarcis muralis*)

Die Art aus dem Anhang IV der FFH-Richtlinie wurde im Rahmen der „Sonderuntersuchungen“ auf verschiedenen Abschnitten der RTB bestätigt, woraus „sehr hohe artenschutzrechtliche Konflikte“ abgeleitet werden (VEPROQ & COENOS 2008). Der anthropogene Sekundärbiotop bleibt jedoch auf der Ostseite erhalten und entsteht nach der Bauzeit 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.

12. Bitterling (*Rhodeus amarus*)

Vorkommen sind von Scheidgraben und Neugraben (große Bestände, Untersuchungen der DB), Kapuzinergraben (F. KÜNEMUND, mündl. Mitt.) und der Alten Elz (KÜNEMUND 2010) bekannt. Die Art wurde zwar noch nicht an der Alten Elz direkt nachgewiesen, sondern nur am Zulauf zum Hackgraben im NSG „Elzwiesen“; 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 2010, WESTERMANN 2010).

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. xy).

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. Der jährliche Elzabschlag darf wegen des nötigen Schutzes der Kleinen Flussmuschel, des Bitterlings und vieler weiterer Arten höchstens noch in größeren zeitlichen Abständen durchgeführt werden (S. 12).

Die geplanten Eingriffe für die Bündelungstrasse sind angesichts der beträchtlichen Bestände der Art an Scheidgraben und Neugraben, der geringen, voll kompensierbaren Eingriffe, der möglichen frühzeitigen Kompensationsmaßnahmen für die Kleine Flussmuschel und einer erheblichen Verbesserung der Durchlässe am Neugraben nicht erheblich.

13. Bachneunauge (*Lampetra fluviatilis*)

Das Bachneunauge wurde bei den „Sondersuchungen“ auf keinem der vielen beprobten Bach- und Flussabschnitte zwischen Offenburg und Riegel nachgewiesen. Die 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 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 fast ausschließlich durch den jährlichen Bachabschlag der Alten Elz, im Vergleich dazu höchstens in sehr geringem Maße durch Verkehrsstrassen einschließlich Bau und Betrieb der Bündelungstrasse.

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).

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. Der Standort scheint infolge der Sukzession allerdings allmählich zuzuwachsen und ist daher aktuell bedroht. Wie lange die Bewirtschaftungskontinuität als Schwemmsandfläche und damit letztlich der Standort überhaupt gesichert ist, wurde 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 und vorhandener anderer Gefährdungen nicht erheblich.

Nachbemerkung (Diskussion)

SPERLE (2006), FAKTORGRÜN (2008a, 2008b) und VEPROQ & COENOS (2008) vergleichen 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 stehen, auf deren Grundlage ein Vergleich völlig unzulässig ist. Trotz regelmäßig formulierter Vorbehalte wegen fehlender Daten kommen sie immer wieder falsch zu dem Schluss, dass die Autobahntrasse geringere Auswirkungen auf Arten und Biotope hat. Die Auswirkungen der Bündelungstrasse werden 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 werden 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. SPERLE (2006) und VEPROQ & COENOS (2008) argumentieren immer wieder einmal mit „faktischen“ FFH- und Vogelschutzgebieten entlang der Bündelungstrasse, die durch die belegten Vorkommen aber nicht gerechtfertigt sind und durch die Auswahlkriterien in keiner Weise gedeckt sind. Ähnliche Gebiete sind noch vielfach bekannt und wären durch systematische Untersuchungen zweifellos noch in Vielzahl zu finden. Auch die Annahme von Vorkommen verschiedener wertgebender Arten entlang der Bündelungstrasse ist unbelegt und unwahrscheinlich. Ein

entsprechendes Vorgehen kann den Eindruck erwecken, dass den Autoren bewusst ist, 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.“

Teil 3: FFH-Lebensräume im direkten 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.

a) Bündelungstrasse

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 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 völlig unerheblich.

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.

Nicht alle Uferwaldstreifen der Alten Elz sind allerdings Auenwälder. Die Abflüsse der Alten Elz werden in Riegel nämlich künstlich mit einer geringen Streuung gesteuert, so dass die Wasserstandsschwankungen gering bleiben und maximal höchstens wenige Dezimeter betragen.

Damit hat die Alte Elz zwischen Riegel und Rheinhausen eher den Charakter eines großen Mühlbaches in einem naturnahen Bachbett als den eines kleinen Flusses.

Das ehemals breite Bett der Alten Elz sollte 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 2010), so dass es aktuell an den meisten Stellen viel schmaler als ehemals ist und ziemlich steile Ufer aufweist. Bei Hecklingen im Bereich der aktuellen und der geplanten Querung der Bahntrasse ist das breite alte Flussbett jedoch weitgehend erhalten geblieben, ebenso direkt östlich der BAB. Da wo es zu keinen starken Auflandungen kam, konnte sich trotz der geringen Wasserstandsschwankungen ein schmaler Auenwald ausbilden oder wurde ersatzweise ein Hybridpappelforst angelegt. An anderen Stellen aber steigen die Ufer steil oder kontinuierlich an und werden daher nur noch auf einem 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, sodass die betroffenen Auenwaldflächen auch bei „großzügiger“ Abgrenzung nur 0 bis 4 m, durchschnittlich 2 bis 3 m breit sind. Da die Trasse die Alte Elz schräg queren soll, ist samt Sicherheitsstreifen eine Uferlinie von etwa 60 m Länge betroffen, auf der etwa 120 bis 180 m² Auenwald verloren gehen würden. Die übrigen betroffenen Waldbestände stocken eindeutig auf Standorten des Eichen-Hainbuchen-Waldes, darunter ein Kleinbestand von gepflanzten Bergahorn mittleren Alters.

Im Auftrag der DB sind alle betroffenen Laubwaldflächen entgegen den realen Strukturen jedoch 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 – offensichtlich ohne den Sachverhalt im Gelände überprüft zu haben. In Wirklichkeit liegt der Verlust in einer Größenordnung von etwa 30 % des kritischen Wertes von 500 m².

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 diesem Elzabschnitt bieten sich zudem einige Flächen an, die sich hervorragend für die Schaffung von flächigem, standortgerechten und naturnahen Auwald eignen

- sie drängen sich als Ausgleichsflächen für die anstehenden Eingriffe vor Ort 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 Abflussdynamik junge Auenwälder begründet werden könnten.

Abschließend muss betont werden, dass die fast uneingeschränkte Einstufung des geplanten Eingriffs durch das RP Freiburg als „erheblich“ für unglücklich gehalten wird. Wenn die Inanspruchnahme von wenigen 100 m² reliktschen Uferwaldes, von denen nur Teile als Auenwälder im Sinne der Kartiergrundlagen angesprochen werden dürfen, bereits einen „erheblichen Eingriff“ darstellt, wie muss dann von Naturschutzseite 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?

b) Autobahntrasse

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.

Magere Flachland-Mähwiesen

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

Auenwälder

Der Lebensraumtyp grenzt im Gewann Korb (FFH-Gebiet „Untere Schutter und Unditz“ unmittelbar an die Trasse und würde auf der Ostseite durch den nötigen Sicherheitsabstand direkte Verluste erfahren. Dazu kämen geringere Bestandsdichten der Vögel durch die erhöhten und näheren Schallemissionen (z.B. BIERINGER 2009).

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.

Teil 4: 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.

4.1 Arten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie

1. Weissstorch (*Ciconia ciconia*)

Der Weißstorch brütet 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 2010). 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) wird behauptet, dass der Weißstorch seine Nahrungshabitate auch im Bereich der Rheintalbahn bei Herbolzheim und Kenzingen hätte. Ein Nachweis für diese Aussage wird 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 2010). Die Elzwiesen stellen ein Rast- und Nahrungsgebiet von nationaler Bedeutung dar.

2. Wespenbussard (*Pernis apivorus*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg OG und Hecklingen EM (Planfeststellungsabschnitte 7.2 bis 8.0): 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.

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 würde diese Art bei allen Trassenvarianten nicht gefährdet.

4. Rohrweihe (*Circus aeruginosus*)

Vorkommen im Bereich der Rheintalbahn zwischen Hohberg und Friesenheim (Planfeststellungsabschnitt 7.2): östlich der Bahnlinie gibt es keine Beobachtungen.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Lahr:

Die Vorkommen sind im Auftrag der DB detailliert untersucht worden, Kenntnislücken sind nicht zu erwarten. Östlich der BAB sind keine Brutplätze bekannt. Alle Brutplätze befinden sich westlich der BAB im Vogelschutzgebiet VSN-13 „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. 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 einzelstehenden Bäumen sind aus dem Rheintal nicht bekannt.

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

Die bis jetzt bekannten Brutplätze befinden sich alle westlich der BAB:

- 1967 und 1968 wahrscheinlich je ein Paar im heutigen Natur- und Vogelschutzgebiet „Johanniterwald“ bei Kenzingen EM (WESTERMANN & SAUMER 1970).
- 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 2010).

FAKTORGRÜN (2008a) behauptet in seinem Gutachten, dass sich im Umfeld der BAB-Trasse keine Bruthabitate des Rotmilans befänden.

Im Gutachten des Büros FAKTORGRÜN (2008a) wird behauptet, dass der Rotmilan seine Nahrungshabitate auch im Bereich der Rheintalbahn bei Herbolzheim und Kenzingen hätte. Ein Nachweis für diese Aussage wird 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).

6. Schwarzmilan (*Milvus migrans*)

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 Schwarzmilan brütet am südlichen Oberrhein in der Rheinniederung und in Flussniederungswäldern. Brutnachweise in der offenen Landschaft sind nur aus dem NSG Elzwiesen entlang der Elz bei Oberhausen, Niederhausen und Rust nachgewiesen (RUPP 2010).

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 vorbeifliegender Schwarzmilane kann nicht auf ein Brutvorkommen geschlossen werden.

Bekannte Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

Die meisten Brutplätze befinden sich westlich der BAB im Vogelschutzgebiet VSN-13 „Kinzig-Schutter-Niederung“ und in den beiden Vogelschutzgebieten „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ sowie „Johanniterwald“.

Der Schwarzmilan brütete im Zeitraum 1969 bis 1980 fast alljährlich mit zwei Paaren, von 1981 bis 2002 mit einem Paar im NSG Langwald bei Niederschopfheim . Von 2003 bis 2007 gab es hier keine Brutnachweise mehr (v. STRALENDORFF 2008). Der bedeutendste Brutplatz am südlichen Oberrhein liegt derzeit im Vogelschutzgebiet „Johanniterwald“, wo 2008 zehn Paare brüteten. Weitere sieben Paare brüteten im selben 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 2010).

Der Schwarzmilan brütete 2008 und 2009 im Kaiserswald bei Lahr und in den Wäldchen des Lahrer Flugplatzes bestand 2009 Brutverdacht (J. RUPP).

Im Gutachten des Büros FAKTORGRÜN (2008) wird behauptet, dass der Schwarzmilan seine Nahrungshabitate auch im Bereich der Rheintalbahn bei Herbolzheim und Kenzingen hätte. Ein Nachweis für diese Aussage wird 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 2010).

7. Wachtelkönig (*Crex crex*)

Der Wachtelkönig ist am südlichen Oberrhein ein sehr unregelmäßiger und sehr seltener Brutvogel, der von allen Wiesengebieten am häufigsten im Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ nachgewiesen wird. 2007 gab es im NSG „Elzwiesen“ vier Reviere, die mindestens sechs Wochen lang besetzt waren (RUPP 2010). Durch den Ausbau der Rheintalbahn würde diese Art bei allen Trassenvarianten nicht gefährdet.

8. Schwarzspecht (*Dryocopus martius*)

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

Entlang der Bahnlinie gibt es keinerlei Brutnachweise, da überhaupt keine Bruthabitate vorhanden sind.



Bekannte 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 (d.h. es fehlen Altholzbestände) und kommen als Bruthabitat nicht in Frage (z.B. NSG „Johanniterwald“, Allmendwald nördlich von Riegel).

9. Mittelspecht (*Dendrocopus medius*)

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

Entlang der Bahnlinie gibt es keinerlei Brutnachweise, da überhaupt keine Bruthabitate vorhanden sind. Das einzige Bruthabitat, welches in Frage kommen könnte, wäre der Huchen bei Niederschopfheim. Die Gutachter der DB haben keine Mittelspechte nachweisen können, da dieser Wald durchschnittlich zu jung ist und somit Altholzbestände fehlen. Die Unterlagen der Fachschaft für Ornithologie bestätigen diese Einschätzung.

Bekannte 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“.

10. Neuntöter (*Lanius collurio*)

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

Entlang der Bahnlinie haben die DB-Gutachter keine Brutpaare feststellen können. Als Grund führen sie an, dass die bahnbegleitenden Gehölze oft nicht als Brutplatz geeignet seien, da die dornenreiche Vegetation (z.B. Brombeere, Weiß- und Schwarzdorn) als Bruthabitat fehlen würde. Im Planfeststellungsabschnitt 7.2 haben die DB-Gutachter lediglich zwei Reviere nachweisen können. Ein Revier befand sich im Gewann Brühl in einem Abstand von 600 m zur geplanten Trasse. Das zweite Revier befand sich 300 m östlich der Bahnlinie. Durch den geringen Aktionsradius eines Brutpaares sind diese Reviere von der Bahnplanung nicht tangiert.

Bekannte Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

Zwischen 1996 und 2003 gab es im NSG Elzwiesen drei bis neun Reviere und im Jahr 2005 sechs Reviere. Dazu kommen noch regelmäßig ein bis drei Reviere im LSG Elzwiesen bei Ringsheim OG (RUPP & WESTERMANN 2010). 2006 gab es ein Revier westlich der BAB am Rande des Eigenwaldes

bei Grafenhausen (J. RUPP). 2007 konnten im westlichen Bereich des Flugplatzes Lahr fünf Reviere festgestellt werden. Vier Reviere befanden sich entlang des Zaunes bei der Ringstrasse und ein Revier bei einem Gehölzstreifen nahe der Umzäunung des Rollfeldes (J. RUPP).

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

1. Wachtel (*Coturnix coturnix*)

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

Entlang der Bahnlinie tritt die Wachtel hin und wieder in den Ackerfluren auf, wobei oft unklar ist, inwieweit es sich um Brutvögel handelt. Ein regelmäßiges Auftreten in einem bestimmten Gebiet in der näheren Umgebung der Bahnlinie ist nicht bekannt. 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). Der Bau von zwei weiteren Gleisen entlang der bestehenden Rheintalbahn hätte keine negativen Auswirkungen auf das Vorkommen der Wachtel.

Bekannte Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

In den Unterwassermatten im Vogelschutzgebiet „Kinzig-Schutterniederung“ bei Niederschopfheim OG ermittelte M. BOSCHERT 1991 bis 1997 zwischen 0 und 4 Reviere auf 165 ha (HÖLZINGER & BOSCHERT 2001). Im Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ schwankte der Bestand auf einer Fläche von 700 ha zwischen 0 und 15 Revieren (RUPP 2010). Die bekannten Vorkommen der Wachtel befinden sich aber alle westlich der BAB im Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Elzwiesen“. Der Bau von zwei neuen Gleisen entlang der BAB hätte vermutlich ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf das Vorkommen der Wachtel.

2. Baumfalke (*Falco subbuteo*)

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

Weder entlang der Bahnlinie noch im Nahbereich der Rheintalbahn sind Brutnachweise bekannt geworden.

Bekannte Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

Im Zeitraum 1967 bis 2008 wurden im Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ insgesamt 19 Brutnachweise erbracht (RUPP 2010). Im Jahre 2009 kamen zwei weitere Brutnachweise hinzu. Knapp außerhalb der Elzniederung fand 2003 eine erfolgreiche Brut auf

einem 380-KV-Leitungsmast im Gewann Laubeck auf Gemarkung Kenzingen statt. 2004 und 2008 brütete jeweils ein Paar erfolgreich weiter westlich im Gewann Kreuzfeld bei Kenzingen auf einem Strommast (RUPP 2010). FAKTORGRÜN (2008) behauptet in seinem Gutachten folgendes: „Bruthabitate bestehen im Umfeld der Trasse [d.h. der Autobahntrasse, J. Rupp] nicht. Das Vorhabensgebiet ist als Jagdgebiet weitgehend irrelevant“. Die Autoren hatten offensichtlich keinerlei Kenntnisse über die tatsächlichen Gegebenheiten.

3. Kiebitz (*Vanellus vanellus*)

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

Im Planfeststellungsabschnitt 7.2 zwischen Hohberg und Friesenheim haben die DB-Gutachter lediglich drei Reviere nachweisen können, wobei sich nur ein Revier in Trassennähe westlich der Bahnlinie befand. Die anderen Reviere befanden sich zwischen 600 und 900 m Entfernung zur Bahnlinie. Bei der Sonderuntersuchung Avifauna im selben 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 aktuell weitgehend verschwunden. Im Planfeststellungsabschnitt 7.3 zwischen Lahr und Mahlberg berufen sich die DB-Gutachter auf T. ULLRICH und H.-D. WEBER vom NABU Ettenheim, die Kiebitzdaten zur Verfügung stellten. Danach gab es Ende der 1990er Jahre 20 bis 25 Brutpaare in den Gewannen „Werb“, „Eigen“, „Rhenau“ und „Speckenfeld“, 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 längst überholt sind. 2005 gab es keine Kiebitzvorkommen im Gewann „Rhenau“ und im Gewann „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. Die DB-Unterlagen geben hierzu aber nichts her. Eigene Untersuchungen des Autors fehlen ganz offensichtlich. Dies wurde bei der Erörterungsveranstaltung zum Bahnausbau am 18.11.2009 in Herbolzheim ganz deutlich.

Bekanntes Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

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

4. Großer Brachvogel (*Numenius arquata*)

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

Entlang der Bahnlinie gibt es keine Brutvorkommen mehr. Ein ehemaliges Brutvorkommen in den Rittmatten bei Ettenheim ist schon seit vielen Jahren erloschen.

Bekannte Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

Aktuelle Brutplätze befinden sich westlich der BAB im Vogelschutzgebiet VSN-13 „Kinzig-Schutter-Niederung“; 2009 brütete davon ein Paar erfolgreich in den Wiesen zwischen dem Niederschopfheimer Baggersee und der BAB (M. BOSCHERT mündl. an J. RUPP). Auf dem ehemaligen NATO-Flughafen Lahr brütete in den Jahren 2007 bis 2009 jeweils ein Paar (J. RUPP). Im Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ befinden sich aktuell alle Brutplätze westlich der BAB im Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Elzwiesen“ (BOSCHERT 2010). Bis einschließlich dem Jahr 2000 existierte auch in den „Stangenmatten“ auf Gemarkung Kenzingen etwa 500 m östlich der BAB ein Revier des Großen Brachvogels. Die Wiesen östlich der BAB stellen auch heute noch ein potentielles Brutgebiet für die Art dar.

5. Hohltaube (*Columba oenas*)

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

Entlang der Bahnlinie gibt es keinerlei Brutnachweise, da keine Bruthabitate vorhanden sind.

Bekannte Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

2009 konnte zum ersten Mal ein Revier im Vogelschutzgebieten „Johanniterwald“ festgestellt werden (J. RUPP). Im Kaiserswald bei Lahr entdeckte K. WESTERMANN in früheren Jahren ein Hohltaubenpaar in einer Schwarzspechthöhle.

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.

6. Schwarzkehlchen (*Saxicola rubicola*)

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

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

Bekannte Vorkommen im Bereich der Bundesautobahn zwischen Offenburg und Kenzingen:

Auch bei dieser Art unterliegen die Gutachter von FAKTORGRÜN (2008) einer Fehleinschätzung, indem sie folgendes für das Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ behaupten: „Es bestehen im Vogelschutzgebiet östlich der BAB A5 und damit im relevanten Umfeld der Trasse keine Vorkommen“. 1998 gab es zwei Brutpaare und 1999 mindestens ein Brutpaar auf den „Stangenmatten“ bei Kenzingen (J. RUPP). 2009 gab es ein Schwarzkehlchenrevier direkt am Hauptwässerungsgraben neben der Gemeindeverbindungsstraße Kenzingen/Oberhausen etwa 250 m östlich der BAB (J. RUPP).

Fazit:

Durch den Ausbau der Rheintalbahn entlang der bestehenden Bahnlinie sind in den Planfeststellungsabschnitten 7.2 bis 8.0 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 zwischen Offenburg und Hecklingen. Alle drei Vogelschutzgebiete würden mit großer Wahrscheinlichkeit erheblich beeinträchtigt.

Wenn überhaupt im Bereich Offenburg-Riegel in der Rheinebene weitere Vogelschutzgebiete“ ausgewiesen werden können bzw. sollten, kommen nur die beiden folgenden in Frage:

1. Kaiserswald bei Lahr

Der Kaiserswald (Unterwald) 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. Es brüten hier 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 einen der wichtigsten Brutgebiete mit 20-25 Revieren (ANDRIS & WESTERMANN 2002) in der südbadischen Rheinebene dar.

2. Flugplatz Lahr

Auf dem Flugplatz bei Lahr brüten zwei Vogelarten, die im Anhang 1 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).

Literaturverzeichnis

(In Bearbeitung)

Alle Zitate mit der Jahreszahl 2010 beziehen sich auf Artikel in einem in Arbeit befindlichen Buch über das Natur – und Landschaftsschutzgebiet „Elzwiesen“.

09. Februar 2010

