



Themendienst

Fischwanderhilfen an der Schutter: Schutterzeller Mühle und Alte Mühle Hugsweier

Das Ziel der Deutschen Bahn: Umwelt-Vorreiter • Vorgezogene Maßnahmen kompensieren Eingriffe frühzeitig und steigern die Artenvielfalt

(Stuttgart, 28. Oktober 2021) Der Umwelt- und Klimaschutz ist ein erklärtes Ziel von Politik und Gesellschaft. Die Deutsche Bahn stellt sich dieser Aufgabe und nimmt ihre Verantwortung wahr: Sie stärkt die Schiene in Deutschland – für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa. Denn nur mit einer starken Schiene lassen sich die Umwelt- und Klimaziele erreichen. Sie ist die Voraussetzung, um den Verkehr von der Straße auf die umweltfreundliche Bahn zu verlagern. Über 150 Maßnahmen im Klima-, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz macht die Bahn mit der Marke „Das ist grün.“ sichtbar.

In ihrer Umweltstrategie hat sich die Deutsche Bahn das klare Ziel gesetzt, Umwelt-Vorreiter zu sein. Aus diesem Anspruch heraus wächst die Verantwortung, für den Schutz besonders gefährdeter Tierarten einzustehen. Seit 2010 hat die Bahn rund 38.000 Maßnahmen im Natur- und Artenschutz umgesetzt. Damit trägt sie dazu bei, die Artenvielfalt in Deutschland zu erhöhen. Zudem schafft sie so neue Lebensräume.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Eine wichtige Grundlage der Maßnahmen für den Naturschutz in großen Infrastrukturprojekten bilden die Vorgaben der Europäischen Union. Ein Baustein davon ist die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH). Die EU führte sie 1992 ein. Diese Regelung bildet gemeinsam mit der Vogelschutzrichtlinie die Rechtsgrundlage für den Naturschutz in der EU. Damit schützt sie heimische Arten. Zugleich gilt es, Lebensräume zu erhalten und ihre Funktion zu verbessern. Dazu zählen zum Beispiel die Renaturierung von Gewässern wie der Schutter. Jeder EU-Mitgliedsstaat muss sogenannte FFH-Schutzgebiete ausweisen. Zusammen mit den Gebieten der Vogelschutzrichtlinie bilden sie das Netzwerk Natura 2000.

Daneben sind auch die Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes von zentraler Bedeutung: Artenschutz (§ 44 ff.) und Eingriffsregelung (§ 13 ff.). Die Gesetze legen fest, bestimmte Tier- und Pflanzenarten besonders zu schützen. Das umfasst auch deren Lebensräume, Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Wichtige nationale Bestimmungen

Die Deutsche Bahn führt bei jedem Großprojekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durch. Im Großprojekt Karlsruhe–Basel gilt dies für jeden der 20 im Bau oder in Planung befindlichen Abschnitte. Die UVP stellt sicher, dass das Projekt die gesetzlichen Vorgaben einhält. Sie beschreibt die Auswirkungen des Projekts auf die

Ulrike Bebermeier
Sprecherin Großprojekte
Südwest
Tel. +49 711 2092-2300
presse.s@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse



Themendienst

sogenannten Schutzgüter: Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Boden, Klima, Luft, Orts- und Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter. Weiterhin ermittelt und bewertet die UVP die Auswirkungen auf Umwelt und Natur. Sie bildet somit die Grundlage für alle weiteren Planungsschritte.

Weitere wichtige Planungsbeiträge sind die FFH-Verträglichkeitsstudie (FFH-VS) und der Artenschutzfachbeitrag (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, saP). Alle aus diesen Untersuchungen hervorgehenden Maßnahmen bündelt der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP). Er ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Die in ihm vorgeschlagenen Maßnahmen werden somit planfestgestellt, sind also rechtlich bindend. Die Bahn setzt diese entsprechend um. Von Anfang begleitet eine umweltfachliche Bauüberwachung die Arbeiten im Großprojekt.

Maßnahmen der europäische Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL)

Die EU führte im Jahr 2000 die Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) ein. Sie verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten dazu, einen guten ökologischen Zustand der Gewässer herzustellen.

Eine mögliche Maßnahme zur Aufwertung eines Fließgewässers: Den Fluss so herzurichten, dass er für Wasserlebewesen unterschiedlichster Art wieder besser passierbar ist. Dies geschieht beispielsweise durch den Bau sogenannter Fischtreppe. Sie ermöglichen es diesen Lebewesen, bisherige Hindernisse wieder zu überwinden. Dazu zählen etwa Wehre oder Wasserkraftturbinen. Sie sind mitverantwortlich, dass Arten im Oberlauf von Flüssen und Bächen ausstarben. Mit den Fischtreppe sollen die Gewässer wieder Lebensraum für selten gewordene Fischarten werden. Aale oder der atlantische Lachs können das Gewässer dank der Bauwerke wieder bewandern.

Eine weitere Maßnahme ist zum Beispiel, das Gewässerbett aufzuweiten. Das ermöglicht eine naturnahe Gewässerdynamik mit Mäandern und variablen Fließgeschwindigkeiten. Zeitgleich entstehen Strukturen am und im Gewässerbett, die Habitate für eine Vielzahl von Arten bieten.

Ersatz und Ausgleich baubedingter Eingriffe in die Natur

Mehr Verkehr auf der Schiene bedeutet Ausbau der Infrastruktur. Beim erforderlichen Eingriff in die Natur lautet die Prämisse daher, wo möglich Schäden zu vermeiden. Um dies zu erreichen, setzt die Bahn verschiedene Maßnahmen um. Dazu zählen beispielsweise Amphibien- oder Reptilienzäune. Sie verhindern, dass die Tiere auf das Bau Feld einwandern.

Wo sich diese Maßnahmen nicht umsetzen lassen, gleicht die Bahn das mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus.

Ausgleichsmaßnahmen schaffen art- und wertgleiche Lebensräume. Sie stehen im engen räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff.

Ulrike Bebermeier
Sprecherin Großprojekte
Südwest
Tel. +49 711 2092-2300
presse.s@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse



Themendienst

Für **Ersatzmaßnahmen** sind die funktionalen und räumlichen Bezüge zum Eingriff gelockert. Sie lassen sich an anderer Stelle beziehungsweise in einem anderen ökologischen Kontext umsetzen. So gilt eine Fischtreppe als Ersatzmaßnahme für den Eingriff in ein Trockenbiotop.

Teilweise ist es möglich, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen lange vor Beginn der Bauarbeiten umzusetzen. Sie dienen dazu, Eingriffe in die Natur frühzeitig zu kompensieren.

Umwelt- und Naturschutz im Großprojekt Karlsruhe–Basel

Zwischen Offenburg und Kenzingen plant die Bahn den streckenweisen viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn. Dieser Streckenabschnitt (StA) 7 umfasst auch den Bau von zwei neuen Gleisen. Sie verlaufen parallel zur Bundesautobahn 5. Um die Eingriffe wirkungsvoll auszugleichen, entstand der „Arbeitskreis Grünkonzept“. Das Gremium war ein gemeinsames Projekt der Bahn und des Regierungspräsidiums Freiburg. Die Zielsetzung: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in regional bedeutenden Umweltprojekten zu verwirklichen. Dazu sammelten sie rund 400 Vorschläge aus der Region zwischen Offenburg und Auggen. Bahn und Regierungspräsidium entwickelten daraus konkrete Konzepte für die Umsetzung. Dazu zählten zahlreiche Anregungen für die Renaturierung von Gewässern oder den Bau von Fischtrepfen.

Obwohl sich der StA 7 noch in Planung befindet, gleich die Bahn Eingriffe bereits jetzt aus. Das hat Vorteile für alle Beteiligten: Zum einen erfüllt Deutschland seine Pflichten gegenüber der EU, die zuvor beschriebenen Ziele der Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) umzusetzen. Zum anderen kann die Bahn ihre Eingriffe in die Natur frühzeitig kompensieren. Vor allem aber erhält die Region zwischen Offenburg und Kenzingen hochwertige Umweltmaßnahmen. Sie steigern den ökologischen Wert der Umgebung.

Ausgleich für den Streckenabschnitt 7 Offenburg-Kenzingen

Um die Eingriffe für die künftigen Bauarbeiten im StA 7 auszugleichen, setzt die Bahn insgesamt zehn Umweltmaßnahmen um. Neun dieser Maßnahmen sind fertiggestellt und in Betrieb:

- Durchlassbauwerk im Hochwasserdamm der Rheinaue im Naturschutzgebiet **Taubergießen** (Kappel-Grafenhausen)
- Fischtreppe an der **Meißenheimer Mühle** (Meißenheim)
- Fischtreppe an der **Ottenheimer Mühle** (Schwanau)
- Fischtreppe an der **Mühle Kunz** (Kappel-Grafenhausen)
- Renaturierung eines Altarms der Schutter an der **Schutterzeller Mühle** (Neuried)
- Fischaufstiegsanlage an der **Rohrburger Mühle** (Neuried)

Ulrike Bebermeier
Sprecherin Großprojekte
Südwest
Tel. +49 711 2092-2300
presse.s@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse



Themendienst

- Fischaufstiegsanlage am **Sägewerk Benz** (Lahr, ST Kuhbach)
- Fischaufstiegsanlage an der ehemaligen **Mühle Hugsweier** (Lahr, OT Hugsweier)

Voraussichtlich 2022 baut die Bahn außerdem die letzte Maßnahme am Schnapperwehr in Haslach. An der Kinzig entsteht hier ebenfalls eine Fischtreppe. Die Maßnahmen stammen alle aus dem „Arbeitskreis Grünkonzept“. Sie dienen dazu, Gewässer wieder ökologisch durchgängig zu machen. Das eröffnet Wasserlebewesen neue Lebensräume und hilft, alte zurückerobern. Damit steigt die Artenvielfalt in und entlang der Gewässer. Die Bahn investiert dafür insgesamt rund zehn Millionen Euro.

Beispiele für erfolgreiche Ausgleichsmaßnahmen entlang der Schutter

An der **Schutterzeller Mühle** ist eine alte Getreidemühle. Die umgeleitete Schutter trieb das Mühlrad an. Dadurch verlandete der ursprüngliche Flusslauf östlich der Mühle. Ziel der Ausgleichsmaßnahme war es, den Altarm der Schutter wieder an das Gewässersystem anzubinden.

Dazu musste die Bahn das alte Flussbett auf rund 300 Meter Länge ausbaggern. Dabei fielen rund 2.500 Kubikmeter Aushub an. Grobe Flusssteine dienten zur Modellierung des neuen Bettes. Im Anschluss entstanden 14 Riegel aus Natursteinen. Zwischen ihnen staut sich das Wasser, wodurch in den entstandenen Becken ein langsamerer Wasserstrom entsteht. Fische oder Krebse können so im Fluss wandern. Da das Wasser in diesem Bereich besonders langsam fließt, können strömungsanfällige Arten den Aufstieg bewältigen.

Schutterzeller Mühle:

- **Ziel**
Wiederanbindung eines Altarms der Schutter
Renaturierung des ursprünglichen Flusslaufs
- **Tierbestand**
Aal, Lachs, Flussneunauge, Rotauge, Plötze, Karpfen, Döbel, Gründling
- **Maßnahmen**
Modellierung des Flussbetts
Einbau von 14 Natursteinriegeln als Fischwanderhilfe
Bau von drei Brücken für den landwirtschaftlichen Verkehr
- **Bauzeit**
Oktober 2018 – Juni 202
- **Kosten**
rund 1,84 Millionen Euro

Ulrike Bebermeier
Sprecherin Großprojekte
Südwest
Tel. +49 711 2092-2300
presse.s@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse



Themendienst

Die **Alte Mühle in Hugsweier** war seit den 1950er Jahren außer Betrieb. Die Schutter floss unter dem Mühlegebäude hindurch. Mehrere sogenannte Abstürze verhinderten hier, dass Wasserlebewesen den Fluss bewandern konnten. Der Höhenunterschied war zu hoch. Deshalb errichtete die Bahn hier eine Fischauf- und -abstiegsanlage. Dank ihr ist das Gewässer wieder ökologisch durchgängig.

Zunächst musste das alte Mühlegebäude weichen. In der Baugrube entstand dann die Wanderhilfe: Ein großes, rund 28 Meter langes Betonbecken, durch Riegel unterteilt. Dadurch entstehen neun einzelne Becken, die das Gefälle reduzieren. So können die Fische den Höhenunterschied von rund 1,2 Metern überwinden. Daneben entstand zum Schutz vor Hochwasser ein sogenanntes Streichwehr. Es ist rund zehn Meter lang.

Mühle Hugsweier:

- **Ziel**
Unterteilung des Höhenunterschieds von 1,2 Metern in passierbare Abschnitte
Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit
- **Tierbestand**
Aal, Lachs, Flussneunauge, Rotauge, Plötze, Karpfen, Döbel, Gründling
- **Maßnahmen**
Rückbau des alten Mühlegebäudes
Herstellung der Fischauf- und Abstiegsanlage als Wanderhilfe
- **Bauzeit**
September 2020 – März 2021
- **Kosten**
rund 480.000 Euro

Hinweis für Redaktionen:

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter www.karlsruhe-basel.de.

In den sozialen Netzwerken unter:

Facebook www.facebook.com/tunnelrastatt, www.facebook.com/karlsruhebasel

Twitter [@KarlsruheBasel](https://twitter.com/karlsruhebasel) und

Instagram [@tunnelrastatt](https://www.instagram.com/tunnelrastatt) oder

[@karlsruhebasel](https://www.instagram.com/karlsruhebasel)

Das Großprojekt Karlsruhe–Basel wird kofinanziert von der Europäischen Union.

Ulrike Bebermeier
Sprecherin Großprojekte
Südwest
Tel. +49 711 2092-2300
presse.s@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse