

Themendienst

Ein Bauwerk für den Artenschutz der Deutschen Bahn – die Fledermausüberführung

Das Ziel der Deutschen Bahn: Umwelt-Vorreiter • Bauwerk schützt neun Arten von Fledermäusen • Fledermausbrücke einzigartig im Großprojekt

(Freiburg, 10. September 2020) 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. Dafür setzt sie über 150 Maßnahmen im Klima-, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz um.

In ihrer Umweltstrategie hat sich die Deutsche Bahn ein klares Ziel gesetzt: Sie möchte Umwelt-Vorreiter sein. Aus diesem Anspruch heraus wächst die Verantwortung, für den Schutz besonders gefährdeter Tierarten einzustehen. Seit 2010 hat die Bahn rund 32.000 Maßnahmen im Natur- und Artenschutz umgesetzt. Damit trägt sie dazu bei, die Artenvielfalt in Deutschland zu erhöhen. Zudem schafft sie so neue Lebensräume.

Umwelt- und Naturschutz im Großprojekt Karlsruhe–Basel

Mehr Verkehr auf der Schiene bedeutet auch Ausbau der Infrastruktur. So greift auch der Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe–Basel in die Natur ein. 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 verwirklichen. Dazu sammelten sie rund 400 Vorschläge aus der Region zwischen Offenburg und Auggen. Bahn und Regierungspräsidium entwickelten daraus konkrete Konzepte für die Umsetzung. Darunter zahlreiche Anregungen für Querungshilfen, Grünbrücken und Amphibienleitanlagen.

Hintergrund: Wichtige Flugroute quert Bahntrasse bei Müllheim

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Müllheim–Auggen stellten die zuständigen Naturschutzbehörden eine Forderung: Die Bahn sollte die Wechselwirkungen von Fledermäusen zwischen den Fauna-Flora-Habitats-Gebieten (FFH-Gebieten) „Markgräfler Rheinebene von Neuenburg bis Breisach“ und „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“ untersuchen. Besonderes Augenmerk legten sie dabei auf die Wimperfledermaus. Der rechtliche Rahmen bildet sich aus zwei Verordnungen: Zum einen aus den Vorgaben des EU-Gebietsschutzrechts, der sogenannten

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Das ist grün.

Natur schützen.
Umwelt schonen.
Deutsche Bahn.

Michael Breßmer
Sprecher Großprojekt
Karlsruhe–Basel
Tel. +49(0)761 212 4504
michael.bressmer
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Themendienst

Natura 2000. Zum anderen aus dem § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes, das sogenannte Tötungsverbot.

Das Ergebnis: Entlang der Hühelheimer Runs verläuft eine überregional wichtige Flugroute der Fledermäuse. Ihre Tagquartiere liegen am Rande des Schwarzwaldes und in der Vorbergzone. Ihre insektenreichen nächtlichen Jagdquartieren in den Tierställen der Rheinebene und in den Rheinauen. Die Route führt sie dabei über die Bahntrasse bei Müllheim.

Leitstrukturen zeigen Fledermäusen den Weg

Fledermäuse orientieren sich, indem sie Ultraschallsignale aussenden. Die reflektierten Echos aller möglichen Strukturen weisen ihnen dann den Weg. Das können neben Bäumen oder Sträuchern auch technische Strukturen wie Lärmschutzwände oder Zäune sein. Dafür gibt es einen Richtwert: Beträgt die Lücke zwischen den Leitelementen mehr als 40 Meter, bekommen die Fledermäuse Probleme bei der Orientierung.

An der Hühelheimer Runs finden sich die Fledermäuse anhand der Gehölze entlang des Gewässers zurecht. Früher unterquerten sie die Gleise der Rheintalbahn, indem sie durch die alte Unterführung geflogen sind. Dieser Weg wird nun doppelt so lang. Laut eines Umweltbüros würden ihn die Fledermäuse daher in Zukunft nicht mehr nutzen.

Die Fledermausarten und deren Population

Zunächst musste die Bahn Anzahl und Arten der Fledermäuse feststellen. Dazu muss man deren Quartiere zunächst finden und die Tiere zählen. Daraus lassen sich die Größe der Populationen vermuten. Für Müllheim und Umgebung hat die Bahn in den vergangenen Jahren ein Umweltbüro beauftragt. Die Gutachter schätzen, dass hier neun Fledermausarten mit je rund 100 bis 800 Tieren leben. Diese Arten sind teilweise vom Aussterben bedroht:

- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)
- Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*)
- Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*)
- Wimperfledermaus (*Myotis emarginatus*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*)
- Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*)
- Kleiner Abendsegler (*Nyctalus leisleri*)
- Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*)

Es besteht jedoch eine gewisse „Dunkelziffer“, da sicherlich nicht alle vorhandenen Quartiere zu finden waren.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Das ist grün.

Natur schützen.
Umwelt schonen.
Deutsche Bahn.

Michael Breßmer
Sprecher Großprojekt
Karlsruhe-Basel
Tel. +49(0)761 212 4504
michael.bressmer
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Themendienst

Artenschutz durch Querungshilfe: Die Fledermausbrücke

An der Hugelheimer Runs baut die Bahn die Strecke von zwei auf vier Gleise aus. Damit steigt auch das Risiko für die Fledermäuse, mit einem Zug zu kollidieren. Ohne eine spezielle Querungshilfe wäre der Fortbestand der Population also gefährdet. Um die Fledermäuse zu schützen, errichtet die Bahn eine Überführung. Damit ermöglicht sie den Tieren, die Gleise zu überqueren: Diese Fledermausbrucke ist ein konkretes Beispiel für den Artenschutz bei der Bahn. Zudem ist sie einzigartig im Großprojekt Karlsruhe-Basel. Das Bauwerk entsteht auf der Südseite der Eisenbahnüberführung Hugelheimer Runs.

Damit die Fledermäuse die Brücke nutzen, legt die Bahn im Umfeld des Bauwerks Orientierungshilfen an. Neu gepflanzte Gehölze werden so platziert, dass die Fledermäuse über das Bauwerk fliegen. Die alten Leitelemente werden entfernt, um die Fledermäuse auf die neue Route zu lenken. Auf der Brücke entsteht eine Struktur, an der sich die Tiere in ihrem Flug orientieren: Die Gabionen zu beiden Seiten der Brücke werden mit Gehölzen bepflanzt. Auf dem Bauwerk entstehen 2,5 Meter hohe Wände. Sie sind im Bereich der Böschungen begrünt und über der Bahnstrecke mit Holz verkleidet.

Zusätzlich zu diesen Maßnahmen legt die Bahn auf und um das Bauwerk Magerrasen an. Nährstoffarme, oft auch wasserarme Bedingungen prägen dieses Grünland. Magerrasen ist reich an blühenden Kräutern und offenen Bodenstellen. Das wiederum lockt Insekten an – die Nahrungsgrundlage für Fledermäuse. Sie finden so bereits auf der Fledermausbrucke Nahrung. Dadurch müssen nicht mehr weiter Richtung Viehställe oder Rhein fliegen. Das hat einen Effekt auf die Population insgesamt: Je kürzer der Weg zum Nahrungsraum, desto weniger Energie verbrauchen die Fledermäuse. Dadurch bessert sich der Ernährungszustand. Die Tiere werden widerstandsfähiger und vitaler. Gleichzeitig profitieren von diesen Flächen auch andere Tierarten, die Insekten fressen.

Technisch gesehen handelt es sich bei der Fledermausbrucke um ein 11 Meter breites, 8 Meter hohes und 31 Meter langes „Ein-Feld-Brückenbauwerk“ aus Spannbeton. Gabionen mit einer Länge von insgesamt 16 Meter sichern die Böschungen an beiden Seiten. Die Brücke entsteht in Massivbauweise: Sie muss die Leitstrukturen, Begrünung und Bepflanzung tragen. Unter dem Bauwerk ist die Oberleitung aufgehängt. Zudem muss das Bauwerk den Erschütterungen und dem Druck von zwei gleichzeitig durchfahrenden Zügen standhalten, die mit Höchstgeschwindigkeit fahren. Die Kosten betragen rund 1,6 Millionen Euro.

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

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Das ist grün.

Natur schützen.
Umwelt schonen.
Deutsche Bahn.

Michael Breßmer
Sprecher Großprojekt
Karlsruhe-Basel
Tel. +49(0)761 212 4504
michael.bressmer
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Themendienst

Twitter twitter.com/karlsruhebasel (@KarlsruheBasel) und Instagram www.instagram.com/tunnelrastatt (@tunnelrastatt) oder www.instagram.com/karlsruhebasel (@karlsruhebasel)

Das Großprojekt Karlsruhe–Basel wird kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ von der Europäischen Union.