

Themendienst

Umweltschutz im Großprojekt Karlsruhe–Basel

Schutz von Natur und Umwelt fließt von Projektbeginn an in Planungen ein • Kompensationsmaßnahmen werden teilweise bereits vor Baubeginn realisiert

(Karlsruhe, 9. August 2017) Umweltschutz genießt seit jeher bei der Deutschen Bahn einen hohen Stellenwert. Um den eigenen Anspruch zu untermauern, hat das Unternehmen in seiner Konzernstrategie „DB2020+“ das Ziel formuliert, „Umwelt-Vorreiter“ zu sein.

Natur- und Umweltschutz bleiben dabei nicht auf den Bahnbetrieb begrenzt, sie spielen auch bei der Realisierung der großen Infrastrukturprojekte eine herausragende Rolle: Ausbau- und Neustrecken lassen sich ohne Eingriffe in die Umwelt und den Naturhaushalt nicht realisieren. Dabei gilt die Vorgabe, temporäre und dauerhafte Eingriffe so gering wie möglich zu halten und diese mit geeigneten Maßnahmen zu kompensieren.

Auch für das Großprojekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel gilt: Von Beginn der Planungen an fließen Maßnahmen zum Umweltschutz mit ein. So wurden und werden in allen Streckenabschnitten ökologische Ausgleichsmaßnahmen für mehrere Millionen Euro realisiert.

Zum Beispiel belaufen sich die Baukosten im Streckenabschnitt 7 für die Deichrückverlegungsmaßnahmen sowie Strukturverbesserungs- und Revitalisierungsmaßnahmen der Elz bei Köndringen und Riegel auf insgesamt 6,8 Millionen Euro.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rolle spielt die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH). Die 1992 von der EU eingeführte Regelung bildet gemeinsam mit der Vogelschutzrichtlinie die Rechtsgrundlage für den Naturschutz in der EU. Ziel ist es, alle heimischen Arten sowie ihre natürlichen Lebensräume und deren Funktionen zu erhalten und zu verbessern. Jeder EU-Mitgliedsstaat muss sogenannte FFH-Schutzgebiete ausweisen, die zusammen mit den Gebieten der Vogelschutzrichtlinie das Netzwerk Natura 2000 bilden. Daneben sind auch die Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes von zentraler Bedeutung: Artenschutz (§ 44 ff) und Eingriffsregelung (§ 13 ff). Diese Gesetze beinhalten die Vorschriften zum Schutz bestimmter Tier- und Pflanzenarten sowie deren Lebensräume, Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

UVS, FFH-VS, saP und LBP

Um sicherzustellen, dass die gesetzlichen Vorgaben während der Projektplanung und -umsetzung eingehalten werden, muss die Deutsche Bahn bei jedem Großprojekt für jeden Planfeststellungsabschnitt eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchführen. Sie bildet die Grundlage für alle weiteren Planungsschritte und beschreibt die Auswirkungen des

Themendienst

Bauvorhabens auf die sogenannten Schutzgüter (Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Boden, Klima, Luft, Orts- und Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter). Die UVS stellt sicher, dass die Auswirkungen auf Umwelt und Natur umfassend ermittelt und bewertet werden. Weitere wichtige Planungsbeiträge sind die FFH-Verträglichkeitsstudie (FFH-VS) und der Artenschutzfachbeitrag (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, saP). Alle aus diesen Untersuchungen hervorgehenden Maßnahmen werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) gebündelt und planfestgestellt und sind damit rechtlich bindend umzusetzen. Von Anfang an wird der Bau der Ausbau- und Neubaustrecke von einer umweltfachlichen Bauüberwachung begleitet.

EG-WRRL-Maßnahmen

Die von der EU eingeführte Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten dazu, einen guten ökologischen und guten chemischen Zustand herzustellen.

Eine mögliche Maßnahme zur Aufwertung eines Fließgewässers ist beispielsweise die Verbesserung der Durchgängigkeit für Fische, Krebse, Muscheln und andere aquatische Lebewesen. Der Bau sogenannter Fischtreppen ermöglicht es diesen Lebewesen, bisher unüberwindbare Hindernisse wie Wehre, Staumauern und Wasserkraftturbinen, die zum Aussterben von Arten im Oberlauf von Flüssen und Bächen führten, zu überwinden. Damit sollen die Gewässer auch wieder Lebensraum für selten gewordene, weit wandernde Fischarten wie Aale oder den atlantischen Lachs werden. Weitere Renaturierungsmaßnahmen sind zum Beispiel die Aufweitung des Gewässerbetts, um so eine naturnahe Gewässerdynamik mit Mäandern und variablen Fließgeschwindigkeiten sowie Strukturen am und im Gewässerbett zu erzielen, die Habitate für eine Vielzahl von Arten bieten. Im Streckenabschnitt 7 (Appenweier-Kenzingen) wurden und werden beispielsweise ökologische Gewässermaßnahmen beim Blauloch im Naturschutzgebiet Taubergießen, an der Elz bei Kappel-Grafenhausen oder an der Schutter bei Neuried durchgeführt.

Arbeitskreis Grünkonzept

Gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Freiburg initiierte die Deutsche Bahn den Arbeitskreis Grünkonzept. Naturschutzverbände und Behördenvertreter aus der Region entlang der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel konnten im Rahmen des Arbeitskreises Vorschläge für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einreichen. Etwa 400 Vorschläge von Gewässerrenaturierungen über den Bau von Fischtreppen bis hin zur Anlage von Streuobstwiesen sind eingegangen. Die Vorschläge wurden von einer Expertenrunde bewertet und ausgewählt. Anschließend wurden sie in den LBP aufgenommen und teilweise bereits umgesetzt.

Themendienst

Umweltschutzmaßnahmen im Überblick

Sind **Schadensbegrenzungs-** oder **Vermeidungsmaßnahmen** möglich, die eine Verletzung, Tötung oder Entnahme von besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten oder ihrer Entwicklungsformen vermeiden oder die Zerstörung ihrer Lebensräume verhindern können, dann sind diese umzusetzen. Beispiele sind Amphibien- oder Reptilienzäune, die das Einwandern dieser Arten in das Baufeld verhindern. Gleiches gilt für nicht zwingend erforderlichen Flächenverbrauch, beispielsweise die Versiegelung von Böden.

Sind Vermeidungsmaßnahmen nicht möglich, so lassen sich Eingriffe in die Umwelt durch verschiedenartige Maßnahmen ausgleichen.

Ausgleichsmaßnahmen für Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten nennt man **Kohärenz(sicherungs)maßnahmen**. Diese müssen frühzeitig realisiert werden, da die Kohärenz des europäischen ökologischen Schutzgebietssystems Natura 2000 nur gewahrt ist, wenn die Maßnahmen zum Zeitpunkt der Beeinträchtigung bereits wirksam sind. Dies kann unter Umständen viele Jahre Vorlauf bedeuten. Beispielsweise 15-20 Jahre im Falle einer erheblichen Beeinträchtigung eines Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwalds oder 5 Jahre für die Pflanzung neuer Leitstrukturen, an denen sich bestimmte Fledermausarten orientieren.

Durch **CEF-Maßnahmen** (Continuous Ecological Functionality) wird die durchgehende ökologische Funktion eines Lebensraums gesichert. Damit ist sichergestellt, dass Tiere und Pflanzen auch während der Bauzeit die für ihr Überleben jeweils notwendigen Lebensgrundlagen vorfinden (z.B. Nahrung und Verstecke). Die neu zu schaffenden Lebensräume müssen bereits vor Verlust der alten Lebensräume funktionsfähig sein. Sie müssen daher ausreichend lang vor Beginn der Baumaßnahme hergestellt werden. Wenn die Tiere die neuen Lebensräume nicht selbstständig erreichen können, werden sie vor Beginn der Bauarbeiten aus dem künftigen Baufeld in die neu geschaffenen Lebensräume umgesiedelt.

Ausgleichsmaßnahmen bezeichnen die Schaffung art- und wertgleicher Lebensräume und stehen im engen räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff.

Für **Ersatzmaßnahmen** sind die funktionalen und räumlichen Bezüge zum Eingriff gelockert. Sie können an anderer Stelle beziehungsweise in einem anderen ökologischen Kontext umgesetzt werden. So kann für den Eingriff in ein Trockenbiotop als Ersatzmaßnahme eine Fischtreppe in einem Fluss gebaut werden.

Vorgezogene LBP-Maßnahmen

Teilweise werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits weit vor Beginn der Baumaßnahmen umgesetzt. Sie dienen dazu, die Eingriffe in die Natur, die durch die zukünftige Bautätigkeit entstehen, frühzeitig zu kompensieren. So

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

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

Themendienst

wurden zum Beispiel im Streckenabschnitt 7 bereits LBP-Maßnahmen realisiert, obwohl sich der gesamte Streckenabschnitt noch in der Planungsphase befindet, also bevor der tatsächliche Eingriff in die Natur bewertet werden kann. Grund hierfür sind einerseits die bereits zuvor erwähnte Verpflichtung Deutschlands gegenüber der EU die ambitionierten Ziele der EG-WRRL zeitnah umzusetzen, andererseits ist es unstrittig, dass die Eingriffe in den Naturhaushalt durch die Realisierung der Ausbau- und Neubaustrecken im Streckenabschnitt 7 des Großprojekts Karlsruhe-Basel erheblich sein werden. Die Nutzung dieser Synergien führt dazu, dass sowohl die Pflichten gegenüber der EU erfüllt als auch die zukünftigen Eingriffe durch das Großprojekt durch ökologisch hochwertige Maßnahmen frühzeitig kompensiert werden können. Dieses Vorgehen ist ein klarer Gewinn für Deutschland, die am Projekt Beteiligten sowie für den ökologischen Wert dieser Region.

Hinweis

Eine Übersichtsgrafik aller Maßnahmen entlang der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel sowie weiteres Bildmaterial zu den Umweltmaßnahmen finden Sie unter www.karlsruhe-basel.de/medien.html.

Weitere Informationen zum Thema Umweltschutz bei der Bahn und im Projekt Karlsruhe-Basel finden Sie unter www.karlsruhe-basel.de/bahn-und-umwelt.html.

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 twitter.com/karlsruhebasel (@KarlsruheBasel) und

Instagram www.instagram.com/tunnelrastatt (@tunnelrastatt) oder

www.instagram.com/karlsruhebasel (@karlsruhebasel)

Das Großprojekt Karlsruhe-Basel wird von der Europäischen Union kofinanziert. Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V), Fazilität „Connecting Europe“.