

Eisenbahn- Bundesamt
Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
Sachbereich 1 - Herrn Kaya
Untermainkai 23-25

60329 Frankfurt/Main

Friedrich Wulf
Naturschutzreferent

Telefon: 06131/140 39-22
Fax: 06131/140 39-28
E-Mail: Friedrich.Wulf@NABU-RLP.de

10. November 2004

**Hangsicherungsmaßnahmen an der rechtsrheinischen Bahnstrecke
im Bereich von Rheinland-Pfalz
Schreiben der DB Projektbau GmbH Koblenz vom 07.10.2004**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 7.10.2004, in dem Sie uns über Hangsicherungsmaßnahmen an der rechtsrheinischen Bahnstrecke unterrichten und die Möglichkeit zur Stellungnahme geben. Danke auch für die Einladung zum Termin am 21.10.; leider war mir die Teilnahme wegen eines anderen Termins nicht möglich.

Dennoch möchten wir die Möglichkeit nutzen, zu den Maßnahme Stellung zu nehmen.

1.) Gesamtmaßnahmenplanung zwischen Hessen und Braubach / Bisherige Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände

Die von Ihnen vorgelegten Unterlagen beziehen sich lediglich auf 4 Abschnitte nördlich von Kaub. Ihre Übersichtskarte weist jedoch zahlreiche Bereiche auf, die rot markiert sind und somit erste Priorität besitzen, namentlich an der Loreley, in St. Goarshausen, nördlich Kester, bei Filsen und zwischen Osterspai und Braubach (mehrere Abschnitte). Dies Maßnahmen sind inzwischen offenbar realisiert worden, ohne dass wir beteiligt worden wären.

Alle Bereiche der erfolgten bzw. anstehenden Hangsicherungsmaßnahmen liegen entweder im NSG (Loreley) und oder in NATURA 2000-Gebieten. An keinem der Verfahren sind wir beteiligt worden,

obwohl dazu eine Befreiung von Rechtsverordnungen von Naturschutzgebieten gem. § 38 LPflG bzw. eine Verträglichkeitsprüfung erforderlich war.

Die Beteiligung ergibt sich aus §37 LPflG bzw. für NATURA 2000 aus §60 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG und der Richtlinie 2001/42/EG (hier Art. 3 Abs 2b i.V. mit Art. 6 Abs. 1,2 und 4); letztere Regelung war bis zum 21.Juli 2004 umzusetzen und gilt daher direkt.

Für diese Abschnitte sind wir ggf. nachträglich zu beteiligen. Für die noch anstehenden Maßnahmen gehen wir auf der gesamten Strecke davon aus, dass wir rechtzeitig beteiligt werden; ist dies nicht der Fall, werden wir rechtliche Schritte prüfen, da wir in unseren Rechten verletzt werden.

2.) Maßnahmen zu Minimierung und Ausgleich

Die Notwendigkeit von Sicherungsmaßnahmen für den Zugverkehr wird nicht in Abrede gestellt. Jedoch sollte der Eingriff auf das unbedingt notwendige beschränkt bleiben (Vermeidung/Minderung). Es sollte nur das Allernötigste mit Netzen, Einzelsicherungen, Ankern, Beräumungen und Fangzäunen gesichert werden. Es sollte stets geprüft werden, ob denn nicht durch alternative Maßnahmen, z.B. durch Beräumungen und regelmäßige Begutachtung bzw. Dauerbeobachtung/Monitoring, man die Maßnahmen nicht weiter reduzieren könnte.

In jedem Fall ist darzulegen, in wie weit dies geschehen ist. Die vorgelegten Unterlagen beinhalten zwar unter 3. einen allgemeinen Katalog zur Minimierung. Dieser ist jedoch nicht maßnahmen-spezifisch, überall gleich und lässt keine Schlüsse zu, ob das Minimierungspotenzial auch ausgeschöpft worden ist. Dies ist darzustellen. Hierzu sind weitere Konkretisierungen in Form einer Karte/Luftbild notwendig.

Auch die in zwei Fällen (bei „Im Backofen“ und „Wolfsnack II“) unter 5.7 getroffenen weiteren Aussagen zu möglichen Vermeidungsmaßnahmen sind weiter konkretisierungsbedürftig (Karte/Luftbild).

Darstellungen zu Alternativen und zur erfolgten Ausnahme aus den Bestimmungen der NATURA 2000-Gebiete fehlen vollständig. Dies ist ein eklatanter Verstoß gegen geltendes Recht, da nur in diesem Fall die Beeinträchtigung von FFH-LRT und Arten zulässig ist.

3.) Weiteres Vorgehen

Wie aus den Unterlagen bereits hervorgeht, sind in allen Fällen komplette NATURA 2000-Verträglichkeitsprüfungen erforderlich. Wir gehen davon aus, dass die einschlägigen Vorgaben dabei berücksichtigt werden - so „Managing NATURA 2000“, „Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites“ der EU und der nun erschienene „Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“.

Für alle künftigen Fälle bitten wir dringend darum, uns VOR Durchführung der Maßnahmen zu beteiligen und eine komplette Alternativen - und Ausnahmeprüfung vorzulegen; ebenso eine ausreichend detaillierte, flächenscharfe Darstellung der Minimierungs- und der Kohärenzmaßnahmen. Für die bereits erfolgten Planungen ist dies nachzureichen!

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wulf

