



Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Essen
Hachestraße 61
45127 Essen

Vorab per Email: Kanzlei-Sb1-esn-klh@eba.bund.de
Vorab per Fax: 0201 2420-9699
Seiten gesamt: 9

Naturschutzinitiative e.V. (NI)

unabhängiger gemeinnütziger Naturschutzverband
bundesweit anerkannter Verband nach § 3 UmwRG

Geschäftsstelle

Am Hammelberg 25
D-56242 Quirnbach
Telefon +49 (0) 26 26 - 926 477 0
Telefax +49 (0) 26 26 - 926 477 1
E-Mail info@naturschutz-initiative.de

► www.naturschutz-initiative.de

Vertretungsberechtigte

Harry Neumann,
Bundes- und Landesvorsitzender
Gabriele Neumann und Konstantin Müller,
stv. Bundes- und Landesvorsitzende

25.09.2025

Planfeststellungsverfahren Neubau Rudersdorfer Tunnel, Bahn-km 115,8 bis 121,5 der Strecke Hagen-Haiger - 1. Deckblattverfahren - Geschäftszeichen: 641pa/044-2022#053 - Stellungnahme der NI

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns dafür, dass unsere am 01.09.2023 in der vorhergehenden Offenlage vorgetragenen Einwendungen berücksichtigt wurden, jedoch halten wir den neuen Stand für noch unbefriedigender als den davor bestehenden. Die Gründe werden im Folgenden ausgeführt.

1. Gegenstand der Einwendung

Im Deckblattverfahren behalten die bisherigen Äußerungen ihren Bestand. Jeder, dessen Belange durch die im Deckblatt dargestellten Änderungen und Ergänzungen erstmals oder stärker als bisher berührt werden, kann gem. 21 Abs. 2 und 5 UVPG bis einen Monat nach Ablauf der Veröffentlichungsfrist beim Eisenbahn-Bundesamt Einwendungen gegen den Plan erheben.

Die Änderungen betreffen im Wesentlichen eine veränderte Streckenführung und Ergänzungen zu defizitären Antragsunterlagen.

Grundsätzlich muss nach Durchsicht der unsere Satzungsziele betreffenden Dokumentteile konstatiert werden, dass alle Ausführungen aus der NI-Stellungnahme vom 01.09.2023 in vollem Umfang aufrecht gehalten werden. Darauf eingehende geänderte Textpassagen in den einzelnen Offenlagedokumente greifen sämtlich zu kurz. Sie haben generell den Charakter, den von uns aufgezeigten rechtlichen Unzulänglichkeiten nur formell zu begegnen. Eine ernsthafte vertiefte Auseinandersetzung mit den vorgebrachten Argumenten findet sich jedoch nicht. Wir werden im Folgenden nur auf die Änderungen eingehen.

2. Neue Trassenführung mit Nachteilen

Es wurde letztendlich eine Trasse gewählt, die erheblich mehr in den Naturhaushalt eingreift als die zuletzt vorgestellte Variante. Dieses zeigt sich auch summarisch aus der Bilanzierung im Erläuterungsbericht des Landespflegerischen Begleitplans (LBP). Danach ist die Flächeninanspruchnahmen auf einer Gesamtfläche von 384.115 m² (302.617 m² zuvor) um 21% gestiegen. Davon stellen 192.716 m² (152.140 m² zuvor = 21% Steigerung) eine erhebliche Beeinträchtigung (eB) und 156.193 m² (118.872 m² zuvor = 24% Steigerung) eine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere (eBS) dar.

Wir bekommen hier den Eindruck, dass nicht die fachlichen Gründe, sondern der zuletzt öffentlich artikulierte politische Druck, die ortsnahen Bereiche zu meiden, zu diesen für die Natur negativeren Belastungen geführt hat.

Über die Nachteile einer Streckenführung entlang des Höhenweges hatten wir schon vorausschauend in unserer Stellungnahme vom 01.09.2023 gewarnt.

Die Hauptargumente sind:

2.1 Europaweit bedeutender Wildtierkorridor

Der Höhenzug zwischen der Kalteiche und dem Jagdberg ist ein europaweit bedeutsamer Wildtierkorridor, der auch so in den Landesentwicklungsplänen oder in Fachplänen wie dem Wildkatzenwegeplan verzeichnet ist. Der Korridor ist über die Wildkatze hinaus für viele Großtierarten wie Rothirsch, Luchs oder Wolf von Bedeutung. Natürlich ist der Korridor nicht als linearer Höhenweg zu verstehen, sondern als breiter Gürtel von Waldbeständen, die diesem Höhenrücken folgen.

Der anerkannten Bedeutung dieses Vernetzungskorridors folgend wird derzeit eine Wildtierbrücke über die A45 an der Kalteiche geplant. Die Lage der Baustraße, die auch nach Realisierung der Wildtierbrücke besteht, konterkariert die Bemühungen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des verkehrsbedingt eingeschränkten Wildtierkorridors.

2.2 Waldbiotope mit Trittsteinfunktion von singulärer Bedeutung betroffen.

Aufgrund der Dominanz der Fichte im Umfeld (derzeit meist Schlagfluren), stellt sich der von der neuen Wegeführung beanspruchte Laubwaldbestand als ein unersetzbarer Bestand von singulärer Bedeutung dar. Im Kern liegt dieser südlich der geplanten Baustraße auf hessischer Seite. Diesem kommt somit auch eine besondere Trittsteinfunktion in der Biotopvernetzung zu. Die Entwertung durch die mit dem ständigen Transportverkehr verbundenen Störungen sind dabei nicht akzeptabel. Die anzunehmenden Belastungen auf diesen Bestand sind in der aktuellen Planversion wesentlich größer als zuvor.

Wenn nun in der Planung gesagt wird, dass der Verkehr vorwiegend tagsüber passiert und Wildtiere (genannt Wildkatze) vorwiegend nachts wandern, verkennt man die Situation. Wildtiere, die sich tagsüber in Einstandsbereichen aufhalten, suchen eher ruhigere Bereiche auf und können diesen letzten Laubwaldbestand und andere trassennahe Bereiche nicht wie sonst nutzen. Die Vernetzungsfunktion wird damit geschädigt.

2.3 Korridor für das Haselhuhn

Für das vom Aussterben bedrohte Haselhuhn hat der Austausch zwischen den zuletzt genutzten Refugialgebieten eine erhebliche Bedeutung. Das Vogelschutzgebiet „Hauberge bei Haiger“ ist das einzige Gebiet in Hessen wo das Haselhuhn noch berücksichtigt werden konnte.

Viele über den Höhenzug Kalteiche-Jagdberg verstreute Nachweise hatten wir in der Anlage zur letzten Stellungnahme dokumentiert. Es zeigt sich, dass über diesen Höhenzug ein Populationsaustausch passiert, von dem die hessische Population zwingend abhängig ist. Die letzten im Rheinland vor 3-10 Jahren nachgewiesenen Haselhühner besiedelten ausschließlich die Region um das Dreiländereck.

Nun kann man gerade bei dieser in der Gefahr des Aussterbens befindlichen Unterart „Rheinisches Haselhuhn“ sich nicht darauf zurückziehen, dass man ja für diese Art ein Vogelschutzgebiet eingerichtet hat. Wo sich die Art derzeit noch aufhält, ist unbekannt. Dieses lässt sich aber aufgrund der sehr versteckten Lebensweise nicht klären. Aktuell kann die Art schon als verschollen betrachtet werden, aber sowohl in Hessen, NRW oder in Rheinland-Pfalz geht man nicht dazu über, die Art als ausgestorben zu erklären. Somit ist die Art als vorkommend zu werten und planerisch zwingend zu berücksichtigen. Eine zentrale Vernetzungsachse in ihrem letzten Vorkommensbereich geht über den Höhenzug. Der Vogel ist tagaktiv und gilt als sehr störepfindlich.

2.4 Artvorkommen entlang der neuen Trasse

2.4.1 Vögel

Nach den ergänzenden Fauna-Kartierungen zur Baustraße in 2023 wurde der hohe Wert der Waldflächen (v.a. hessische Seite) - aber auch der derzeit offenen Schlagflächen (v.a. NRW-Seite) am Höhenzug bestätigt, in dem die Brutvogelarten Sperlingskauz, Waldkauz, Schwarzspecht, Hohltaube, Waldlaubsänger, Waldschnepfe, Baumpieper oder Kleinspecht nachgewiesen wurden. Auch das westlich der B54 gelegene Schwarzstorchvorkommen zeigt den besonderen avifaunistischen Wert dieses Höhenzuges auf. Besonders der hohe Wert der Altholzbestände auf hessischer Seite der geplanten Baustraße wird auch im LBP hervorgehoben. Die direkt daran vorbeiführende Baustraße mindert deutlich den Biotop/Habitatwert, weswegen die gewählte Baustraßenvariante im Vergleich zu den anderen Möglichkeiten unbefriedigend ist. Hier wäre die hohe faunistische Bedeutung in einer neuen Variantenprüfung besser zu berücksichtigen.

2.4.2 Reptilien unzureichend geschützt

Die Baustraße kann sich besonders ungünstig für Reptilien auswirken. Die ASP behandelt hier nur die streng geschützte Schlingnatter, die im Umfeld der Gleistrasse ihren Schwerpunkt hat.

Unbefriedigend ist die Behandlung der lediglich „besonders geschützten“ Reptilien Ringelnatter, Blindschleiche und Waldeidechse entlang der neu gewählten Baustraße. Die ergänzend vorgelegte Faunakartierung hatte diese Tiere teils „verbreitet“ entlang der Trasse nachgewiesen. Besonders der Waldeidechse wird bescheinigt, dass hier eine

zusammenhängende, sich reproduzierende Population vorliegt (Ergänzungskartierung S. 29).
Man stellt fest, dass:

Die Habitatstruktur beidseitig der Baustraße (NRW und Hessen) bietet optimale Lebensraumbedingungen für die Arten, durch einem hohen Totholzanteil, strukturreiche Gehölze und Altgrassäume, und ist daher naturschutzfachlich als hoch zu bewerten.

Bei all den genannten besonders geschützten Arten belässt man es dabei, dass potenzielle Ausweichhabitaten im Umfeld vorhanden sind, so dass die Empfindlichkeit insgesamt als gering bewertet wird.

Letztere Aussage ist völlig unbefriedigend. Reptilien sind besonders durch Überfahren gefährdet. Dieses gilt besonders für die sich gerne auf offenen Waldwegen sonnenden Blindschleichen und Schlangenarten. Es ist also abzusehen, dass hier eine besonders hohe Tötungsrate zu befürchten ist.

Hier sehen wir es als erhebliches Manko, dass die besonders geschützten Reptilienarten nicht in die Artenschutzprüfung aufgenommen wurden. Auch hierfür sind außerhalb eines strengen Schutzes Vermeidungsmaßnahmen zu formulieren. Dieses ergibt sich aus §39 BNatSchG und §44 Abs. 1 Nr. 1 (...der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten...).

Eine Tempobegrenzung auf 30 km/h erachten wir an besonders frequentierten Bereichen nicht für hinreichend um sonnende oder querende Amphibien zu schützen. Ein solcher Bereich mit „optimalen Lebensraumbedingungen“ scheint entlang dieser neu gewählten Baustraße vorzuliegen.

Es wären somit die Reptilienvorkommen - genauso wie die weiteren unter diesem Kap. 2 genannten Artvorkommen - in eine erneute Variantenprüfung mit einzubeziehen. Eine zumutbare Minimierung könnte z.B. die Wahl einer anderen Trasse sein.

3. Zur Artenschutzprüfung (ASP) und Faunakartierungen

3.1 Reptilien entlang der neuen Trasse

Wie unter Kap. 2.4.2 dargestellt ist mit einer hohen Verunfallung bei den direkt an der Trasse der geplanten Baustraße nachgewiesenen Arten zu erwarten (v.a. Reptilien). Die Behandlung dieser Arten in der Artenschutzprüfung sowie dem LBP erachten wir als unbefriedigend. Befriedigende planerische Anstrengungen, hier eine möglichst konfliktarme Trasse zu finden oder durch weitere Maßnahmen die Tötungsgefahr zu reduzieren, sehen wir nicht in der vorgelegten Planung. Es ist zu befürchten, dass bei der zusammenhängenden Teilpopulation der Waldeidechse (aber auch der Blindschleiche) diese durch fortwährende Individuenverluste an der Trasse über die Bauzeit hinweg aufgerieben werden kann, so dass auch in diesem Fall von ungefährdeten Arten eine besondere Schwere des Eingriffs besteht. Auch der LBP geht bei der faunistischen Bedeutung für die an die Baustraße angrenzenden Wälder auf hessischer Seite und den angrenzenden Rodungs- und Aufforstungsflächen auf NRW-Seite von einer sehr hohen Bedeutung aus (S.100). Vermeidungs- oder Kompensationsmaßnahmen erachten wir somit auch bei dieser Gruppe für erforderlich.

3.2 Neue Ausführungen zum Haselhuhn

Zur Bedeutung des Gebietes für das Haselhuhn als Vernetzungsraum wurde von uns schon weiter oben in Kap. 2.3 ausgeführt

In der ASP wird in dem neuen Kapitel 7.1.8 zum Haselhuhn richtig geschrieben

„Es kommt zu Flächeninanspruchnahmen innerhalb der Waldbereiche, die potenziell zu den letzten Haselhuhnlebensräumen in NRW und Hessen gehören. Da keine genauen Reviere ermittelt wurden, wird im Sinne einer Worst-Case Annahmen davon ausgegangen, dass die von dem Vorhaben betroffenen Waldbereiche als Bruthabitat von dem Haselhuhn genutzt werden.“

Den weiteren Ausführungen in der Artenschutzprüfung (ASP) entnehmen wir, dass zu der äußerst seltenen und wohl im Aussterben begriffenen Art wohl kein tieferes Verständnis besteht. Eine Worst-Case-Betrachtung müsste wesentlich anders aussehen.

Die ASP bezieht sich hier auf eine nicht zulässige Literaturstelle. So wird ausgeführt:

„Nach GARNIEL & MIERWALD (2010) ist die Art der Gruppe 3 zugeordnet. Gem. den Autoren ist bei Fahrzeugaufkommen von unter 20.000 Kfz/24h, so wie sie auch bei dem Neubau des Rudersdorfer Tunnels zu erwarten sind, eine lärmbedingte Erhöhung der Prädationsgefahr nicht relevant.“

Zu der schon in den 80-er Jahren nur noch in kleinen Reliktpopulationen vorkommenden Art gibt es keine belastbaren Daten was die Toleranz zu bestimmten Befahrensklassen von Straßen angeht. Das die Autoren des genannten Werkes versuchen alle Arten irgendwie unterzubringen ist nicht haltbar. Zumindest beim Haselhuhn wird die Nennung in diesem Werk keinerlei Belastbarkeit haben. Alleine die Beurteilung des Haselhuhns durch die Länderarbeitsgemeinschaft der Vogelschutzwarten aus 2015 in Beziehung zur Windkraft als extrem störungsempfindlich, wo ein Abstand von 1000 m zu bekannten Haselhuhn-Vorkommensbereichen einzuhalten sei, gibt eine völlig andere Realität wieder.

In einer Worst-Case-Annahme wäre also auch ein ähnlicher Abstand (1000 m) anzusetzen, um Störungen zu vermeiden. Wie unter unserem Kap. 2.3 ausgeführt, bedeutet aber eine Störung der Vernetzungsbeziehungen während einer Bauzeit von 8-10 Jahren für eine im Aussterben begriffene Art eine Störung der lokalen Population, auch wenn das Haselhuhn sich in ruhigere Kernzonen zur Fortpflanzung zurückziehen kann. Um die Belastung für das sehr schwer nachweisbare Haselhuhn besser abschätzen zu können, erstellt man meistens eine Habitatpotenzial-Karte nach einer entsprechenden Geländekartierung. Mindestens um die guten Eignungsflächen ist ein entsprechender Abstand zu halten. So eine Planungsgrundlage scheint aber für die hiesige Planung nicht erstellt zu sein.

3.3 Unzureichende Behandlung von Vogelarten

Es gibt mehrere planungsrelevante Arten, die in der Artenschutzprüfung übergangen werden. Darunter besonders solche, die an dem neuen Abschnitt der Baustraße nachgewiesen wurden. Es sind auch Arten, die in der Bestandstabelle 4.1 der ASP als vorkommend, planungsrelevant (teils schlechter oder unzureichender Erhaltungszustand) und als empfindlich aufgeführt wurden, die aber nicht den weit verbreiteten Arten (Kap. 7.1.1.) zugeordnet sind.

Darunter Waldschnepe, Kleinspecht, Tannenhäher, Sperlingskauz oder Wendehals. Gemeinsam haben diese lediglich, dass diese mit teils nur einer Erfassung als Brutzeitfeststellung gelten. Auch sind dieses Arten, die spezielle Nachweismethoden und eigene Begehungsgänge zu abweichenden Zeiten erfordern, weshalb ohne diese eine

Betroffenheit anzunehmen ist. Besonders bei der Waldschnepfe gehen wir von einer deutlichen und nachhaltig wirkenden Beeinträchtigung aus. Zwar sind in der Regel nur die abendlichen Balzflüge der Männchen nachzuweisen, aber im Umfeld liegen auch die Brutvorkommen der Weibchen, bei denen eine Tagempfindlichkeit und die Gefahr der Fortpflanzungstätigkeitsaufgabe besteht. Die Waldschnepfe ist den hier tätigen Forstleuten / Jägern auch von anderen Lokalitäten nahe der Baustraße bekannt als in den Faunauntersuchungen von 2023 nachgewiesen.

3.4 Neue Ausführungen zur Wildkatze

Die Bedeutung des Höhenzuges als Austauschkorridor für die Wildkatze hatten wir bereits im Kap. 2.1 und 2.2 behandelt. Grundsätzlich wird die Bedeutung eines „prioritären Hauptkorridors im Biotopverbund für die Wildkatze“ auch im LBP anerkannt (S.97).

Widersprechen müssen wir einigen Annahmen im Kap. 7.3.2 der ASP (Prüfbogen zur Wildkatze S. 140/141).

So wird unter 2. geschrieben: *„Die Wildkatze wurde nicht im Zuge der Kartierungen nachgewiesen“*. Es wäre korrekt, wenn stattdessen geschrieben wäre: *„Untersuchungen zur Wildkatze fanden nicht statt“*.

Angesichts der mitgeteilten Fotonachweise von Wildkatzen, darunter auch von lokal entstandenen Jungtieren, wäre es folgerichtig, hier eine Spezialuntersuchung zur Wildkatze durchzuführen. Per Lockstock (Haarprobengewinnung) und ggf. Wildkamera wäre die Frequenz der Nutzung verschiedener Bereiche zu ermitteln, die als Vernetzungskorridor oder Reproduktionsraum Bedeutung haben. Die konkrete Festsetzung der Baustraße oder andere Alternativmaßnahmen könnte dann besser beurteilt werden.

Die grundsätzliche Anerkennung der ASP zur Wildkatze: *„Es ist daher grundsätzlich davon auszugehen, dass die Art im Untersuchungsgebiet vorkommt und dort auch Fortpflanzungs- und Ruhestätten besitzt“* ...hat wenig Wert, wenn die darauf folgende Worst-Case-Betrachtung zu leichtfertig ist.

Man geht in der ASP davon aus, dass der Lebensraum und die ökologische Funktion mit weiteren Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt (ASP S. 141). Nicht berücksichtigt ist dabei, in welchem Ausmaß potenziell besonders gut geeignete Vermehrungsbereiche verlorengehen. Das kann je nach Ausstattung der Umgebung mit Habitatrequisiten schon erhebliche Auswirkungen haben. Wie aus den Unterlagen hervorgeht, besteht dazu aber keine Übersicht, weshalb hier nähere Untersuchungen zu fordern sind.

3.5 Potenzial für Fledermäuse besser nutzen

Die Verfüllung der Tunnelröhre des bestehenden Rudersdorfer Tunnels soll bis ca. 0,5 m unter die Firse erfolgen. Die bestehenden Lüftungsschächte bei km 118 und km 120 sollen mit einem Stahlgitter verschlossen werden und sollen somit zukünftig als Unterschlupf für Fledermäuse dienen.

Da die gemauerten Lüftungsschächte eine Funktion als Winterquartier haben, sollen diese erhalten bleiben. Dem aktuellen Tunnel wird dagegen ein untergeordneter Quartierwert für Fledermäuse zugemessen, weswegen dieser weitgehend verfüllt wird.

Wir plädieren für eine Ergänzung der Artenschutzmaßnahme (bzw. Modifizierung der Maßnahme 018_A-CEF), bei der auch der Rest der Tunnelröhre auch als mögliches Quartier für Fledermäuse, aber auch als Winterquartier für Amphibien/Reptilien entwickelt wird. Hierbei sollte ein erweiterter Hohlraum von etwa 1 m unter die Firste freigelassen werden und die Anbindung über grob vergitterte Röhren (mindestens Dm 100) in höhengleicher Lage bis an die neue Geländekante geführt werden (ggf. auch nur einseitig). Grobschotter / fugenreiche Steine in der oberen Verfüllschicht und die stellenweise Herstellung einer verbesserten Rauigkeit / Quartiereignung an der alten glatten Tunneldecke dürften eine verbesserte Quartiereignung zur Folge haben. Ein permanenter Luftstrom / Durchzug muss aber durch geeignete Maßnahmen verhindert werden.

4. Änderungen in der Natura-2000-VP

In der Natura2000-VP S. 25 f. wird zum neu eingepflegten Vogelschutzgebiet „Hauberge bei Haiger“ ausgeführt:

Das VS-Gebiet ist von den nächsten Projektbestandteilen, dem erweiterten Baugleis östlich des neuen Tunnelportals auf Dillbrechter Seite, etwa 220 m und von dem neu zu errichtenden Tunnelportal etwa 850 m entfernt. Die Eingriffe finden demnach außerhalb der Grenzen des VS-Gebiets statt.

Unter Berücksichtigung der maskierenden Störwirkungen aus der bestehenden Nutzung zwischen dem Vorhaben und dem Schutzgebiet, der abschirmenden Topografie und Biotope des Schutzgebietes sowie der Distanz zu dem Vorhaben ist nicht mit Beeinträchtigungen durch akustische und optische Reize oder stoffliche Einwirkungen zu rechnen. Baubedingte Beeinträchtigungen können demnach ausgeschlossen werden.

Den Ausschluss baubedingter Beeinträchtigungen können wir nicht teilen.

Über den Höhenzug auf dem die Baustraße laufen soll, verläuft der einzige Vernetzungskorridor der Zielart Haselhuhn mit angrenzenden, noch möglichen Vorkommen in NRW und RLP. Wenn Hessen die Art schon als verschollen betrachten möchte, so ist derzeit noch mit dem Wiederauftreten zu rechnen. Dabei sind für das letzte Vogelschutzgebiet in Hessen, was Haselhühner beherbergt (oder beherbergte), auch Vorkommen zu berücksichtigen, die als Trittsteinvorkommen (oder Satellitenvorkommen) dem VSG zugeordnet werden müssen.

Wie schon im Kapitel Vernetzungsfunktion (2.3) und Artenschutz (3.2) erläutert, ist eine mögliche Störung der Vernetzungsbeziehungen über den Höhenzug hinweg anzunehmen, auch da diese über eine Bauzeit von 8-10 Jahren andauert. Auch wenn das Haselhuhn aktuell noch geeignete Wald-Sukzessionsbereiche als Vermehrungshabitat auffindet, ist die lange Störungsphase für eine im Aussterben begriffene Art wesentlich zu lang. Dieses besonders, da dem Haselhuhn eine notwendige Generationsfolge von ca. 2-3 Jahren zugeordnet wird. D.h. das Tier ist in der Natur eher kurzlebig. In 8-10 Jahren kann der im Moment zu beobachtende Schwund der Art aus dem Umfeld schon irreversibel sein. Das Vogelschutzgebiet würde für den Fall, dass es schon verlassen wäre, auch nicht neu besiedelt werden können.

Wie ebenfalls unter Kap. 2.3 ausgeführt, sehen wir die Angaben von durch das Haselhuhn tolerierter Abstände zu Verkehrslinien als nicht anwendbar an. Wir empfehlen dagegen, eher die für Windkraft empfohlenen Abstände (1000 m) einzurechnen. Das würde bedeuten, dass bei

den aufgeführten Entfernungen von 220-850 m zu möglichen Vorkommensbereichen im VSG die Zielart auch im VSG gestört werden könnte.

Wir sehen somit durchaus eine mögliche Betroffenheit des VS-Gebietes „Hauberge bei Haiger“ weswegen eine vertiefte Natura-2000-Prüfung mit Erfassung potenzieller Haselhuhnhabitate und einer erneuten Variantendiskussion nötig ist.

5. Variantenprüfungen nicht überzeugend

Wir hatten einen Vorschlag eingereicht, dass man doch die Vorteile der Bahntrasse zur An- und Ablieferung nutzen sollte.

Es wurde neu eine Variantenbewertung vorgelegt, in der diese Möglichkeit als schlechter bewertet wurde, als die anderen Alternativen mit Baustraßen durch das Gebiet. Das Bewertungsverfahren ist aber nicht nachvollziehbar. In der synoptischen Tabelle zu der Variantenprüfung werden nur summarische Ergebnisse aus tiefer gehenden Prüfungen aufgeführt, deren Grundlagen nicht offen gelegt werden. Wir hinterfragen also dieses pauschale Wegwägen. Es wird angedeutet, dass der reguläre Bahnverkehr durch eine Nutzung der Schiene zum Abtransport beeinträchtigt werden könnte. Ob es aber überhaupt zu einer Beeinträchtigung des Bahnverkehrs kommt, hängt sicher von vielen weiteren Faktoren, wie auch der Lage der Deponien- bzw. Zwischendeponien ab. Möglicherweise hat man sich nicht im Detail mit dieser Variante auseinandersetzen wollen. Auch wäre genauer zu betrachten, in welchem Ausmaß es wenig genutzte Schienenzeiten gibt.

Auch könnten wir uns einen Minimierungscharakter vorstellen, bei dem ein Teil umweltschonend über die Schiene abgefahren (und angeliefert) wird, und nur der so nicht bewältigbare Rest über eine Baustraße abgefahren wird. Dieses könnte auch dazu dienen, die für die Baustraße entlang des Höhenzuges aufgezeigten Beeinträchtigungen zu minimieren.

6. Zusammenfassung

Die Planänderungen betreffen im Wesentlichen die neue Lage der Baustraße. Dabei werden wesentlich wertvollere Bereiche als zuvor beeinträchtigt, weshalb sich auch in der Gesamtschau der Eingriffswert erhöht.

Auch wenn die NI grundsätzlich die Notwendigkeit der Bahntunnelerneuerung nicht bezweifelt, sehen wir in der nun gewählten Baustraße eine vermeidbare Mehrbelastung des Naturhaushaltes.

Insbesondere sehen wir

- die Mehrbelastung des für den Höhenzug besonders bedeutsamen Altwaldbestandes als nicht vertretbar an,
- die über den Höhenzug laufenden Vernetzungsbeziehungen von bundesweiter Bedeutung als erheblich beeinträchtigt an,
- den Erhaltungszustand der landesweiten Haselhuhnpopulation (Hessen) durch die ungünstige Trassenführung in Gefahr,
- im selben Zusammenhang eine Betroffenheit des Vogelschutzgebietes „Hauberge bei Haiger“ gegeben,
- eine Schädigung der lokal reproduzierenden Wildkatzenpopulation,

- Gefährdungen der reichhaltigen Artenausstattung am Höhenzug gegeben, insbesondere für die durch Überfahren gefährdeten Reptilien.

Wir erachten deshalb eine nochmalige Prüfung von Baustraßenvarianten als notwendig an, wobei nach unserer Ansicht auch vertiefte Untersuchungen zum Habitatpotenzial Haselhuhn und Wildkatze folgen müssten.

Weitere Minderungen müssten eingebracht werden, was vielleicht auch durch eine Splittung der Verkehrswege unter Einbindung der Schiene sein könnte. Letzteres würde auch eine deutlich bessere Umweltbilanz bedeuten.

Mit freundlichen Grüßen



Harry Neumann
Landesvorsitzender



Immo Vollmer, Dipl.-Biologe
Referent für Natur- und Artenschutz, Fachplanungen