

Regierungspräsidium Tübingen
z. Hd. Frau Scheu
Postfach 26 66
72016 Tübingen

23.2.2006

**Gemeinsames Planfeststellungsverfahren für die ICE-Neubaustrecke
Wendlingen-Ulm, PFA 2.3 (Albhochfläche) und den Ausbau der
A 8 Karlsruhe-München, Abschnitt Hohenstadt – Ulm-West**

Sehr geehrte Frau Scheu,

der BUND-Regionalverband Donau-Iller gibt zu o. g. Planung folgende Stellungnahme ab:

A. Grundsätzliches

1. Sowohl der Neubau der Bahnstrecke als auch der Ausbau der A 8 haben **erhebliche direkt nachteilige Umweltauswirkungen** zur Folge, insb. Bodenversiegelung, Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen, Erhöhung der Zerschneidungswirkung, Verlust von Brut- und Jagdrevieren von Tieren, Vernichtung von natürlichen wie naturnahen Lebensräumen von Pflanzen sowie Beeinträchtigung von Naherholungsräumen. Umgekehrt ist anzuerkennen, dass die grundlegende Neugestaltung der A 8 Verbesserungen im Hinblick auf den Karstwasser- und Lärmschutz mit sich bringen wird oder mindestens bringen kann. Mit der Anlage einer Grünbrücke bei Temmenhausen werden auch für Tierwelt und Naherholung Verbesserungen erreicht.

2. Deutlich muss jedoch auf die **indirekten nachteiligen Umweltauswirkungen** hingewiesen werden: Einerseits wird durch Neu- wie Ausbau der Verkehrswege die Erreichbarkeit der Landesmitte aus dem Raum Ulm erhöht, so dass das Pendeln über größere Distanzen erleichtert und mit einer Erhöhung des Siedlungsdrucks im Raum Ulm zu rechnen ist. Darüber hinaus wird die Kapazitätserhöhung von Straße wie Bahn zusätzlichen („induzierten“) Verkehr erzeugen, so dass in der Summe Lärm- und Abgasbelastungen steigen werden. Eine Erhöhung der Unfallgefahr aufgrund höherer gefahrener Geschwindigkeiten auf der A 8 muss zumindest befürchtet werden.

3. So sinnvoll und lobenswert ein gemeinsames Planungsverfahren für Neu- und Ausbau der beiden Verkehrswege erscheint, so sehr muss der räumlich und zeitlich parallel erfolgende Ausbau zweier miteinander konkurrierender Verkehrsträger hinterfragt werden: Die insbesondere im Hinblick auf Umwelt und Staatsfinanzen dringende erforderliche Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene wird durch eine **gleichzeitige Stärkung beider Verkehrsarten** kaum erreicht werden. Die Planung macht somit deutlich, dass weder auf Bundes- noch auf Landesebene ein Umsteuern hin zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik stattgefunden hat.

4. Um die o. g. unerwünschten Folgewirkungen des Neu- bzw. Ausbaus der beiden Verkehrswege wenigstens zu begrenzen, fordert der BUND, weitere **Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen parallel zur A 8** – insbesondere betreffend B 10 und B 28 – zu unterlassen und den Fernverkehr straßenseitig auf die A 8 zu konzentrieren. Diese Forderung ist auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Bemauerung der Bundesautobahnen und der damit verbundenen Folgen, Autobahnen gezielt zu meiden, zu sehen.

B. Fachliche Kritikpunkte und Anregungen

B.1 Planung

1. Vor dem Hintergrund, dass bei der Planung zum 4gleisigen Ausbau der Rheintalbahn parallel zur A 5 ein **Regelabstand** von lediglich 16 m zwischen Eisen- und Autobahn gewählt wurde, bitten wir nochmals um Prüfung, ob im Interesse einer Eingriffsminimierung (geringere Zerschneidungswirkung, reduzierte Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen) die beiden Trassen näher zusammen gerückt werden können.
2. Im gleichen Sinne sollte geprüft werden, mindestens im Bereich des Massenkalkes **steilere Böschungsneigungen** vorzusehen.
3. Es muss hinterfragt werden, ob in Fahrtrichtung Stuttgart nicht auf eine der geplanten **PWC-Anlagen** verzichtet werden kann, zumal die Rastanlage Aichen die entspr. Funktionen ebenfalls übernimmt.
4. Die **Spannweiten der Brücken** von NBS und A 8 **im Bereich des NSG Mönchsteig** werden der ökologischen Wertigkeit dieses Gebietes und der Vernetzungsfunktion für Flora und Fauna incl. Durchlass für Schafe nicht gerecht. Der BUND fordert eine deutliche Vergrößerung der Spannweiten. Dies würde auch den Kaltluftabfluss in diesem Tal erleichtern.

B. 2 Naturschutzrechtliche Kompensation

Das Kompensationskonzept für die erheblichen und nachhaltigen Eingriffe, welche durch die beiden Projekte verursacht werden, wird im Grundsatz von uns mitgetragen. Auch der allergrößte Teil der Maßnahmen selbst erscheint uns sinnvoll und geeignet, einen gewissen Ausgleich herzustellen. Forderungen

gen, die ökologisch verhältnismäßig wertlose Pufferfläche zwischen beiden Verkehrswegen als Ausgleichsmaßnahme anzuerkennen, darf keinesfalls nachgegeben werden.

Mit Blick auf den hohen Flächenbedarf für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und der teilweise geringen Akzeptanz von Eigentümern, Flächen hierfür bereitstellen zu müssen, halten wir es für sinnvoll, von der strengen Vorgabe des Vorrangs für Ausgleichsmaßnahmen abzurücken. Auch aus ökologischer Sicht macht eine abseitigere Lage der Kompensationsflächen von der Eingriffsfläche (im Hinblick auf Lärm, Abgase, Müll etc.) Sinn. **Sollte es zu räumlichen Verlagerungen von Kompensationsmaßnahmen kommen, muss jedoch auf einen wenigstens groben naturräumlichen Zusammenhang zum Eingriff geachtet werden.**

Vom Regierungspräsidium ist sicher zu stellen, dass die Flächen für die festzulegenden Kompensationsmaßnahmen frühzeitig in das Eigentum des jeweiligen Planungsträgers übergeführt und diese fachgerecht sowie in etwa zeitgleich mit dem Eingriff umgesetzt werden. Die Ausgleichsflächen müssen gesichert werden, die Pflege durch die öffentliche Hand bzw. nach deren exakten Vorgaben erfolgen.

In folgenden Fällen regen wir eine **Änderung von Planungen betr. Kompensationsmaßnahmen** an:

E I 2.2-1 im Schallenhau sowie E II 2.3-1 südöstlich von Widderstall: Wir lehnen die Aufforstung von Wiesen in Lichtungen oder solchen, die weitgehend von Wald umgeben sind, ab. Säume als Übergänge verschiedener Lebensräume sowie extensiv genutzte Wiesen besitzen sowohl aus ökologischer wie ästhetischer Sicht eine sehr hohe Wertigkeit, extensive Wiesen sind zudem sehr selten. Insofern ist durch die vorgeschlagenen Maßnahmen kein ökologischer „Zugewinn“ erkennbar. Für diese Maßnahme sollte entsprechend Ersatz gefunden werden insb. durch die Neuanpflanzung von Mischwald auf Ackerland oder auf Wiesen, bei denen weniger Grenzsäume betroffen sind.

E I 2.2-2, ebenfalls im Schallenhau: Hier soll eine kleine Lichtung im Wald aufgeforstet werden. Auch in diesem Fall würden ökologisch hochwertige Grenzsäume verloren gehen, außerdem eine mindestens potenzielle Äsungsfläche. Auch hier plädieren wir dafür, an anderer Stelle einen sinnvolleren Ersatz zu schaffen.

Sofern bei den Kompensationsmaßnahmen Änderungen erfolgen, regen wir an, weitere Maßnahmen auf das Gebiet um das NSG Mönchsteig/Eisbildweg zu konzentrieren. Hier bestünde die Chance, ein zusammenhängendes Band aus mageren und beweideten Wiesen zu schaffen. An den Hängen entlang des Eisbildwegs könnten weitere Streifen entbuscht und das neu angelegte Grünland am Talboden (A II 4.6-2 und E II 4.6-1) als Schaftriebweg zu den Weideflächen nördlich der Autobahn genutzt werden. Auch eine Einbeziehung angrenzender Ackerflächen auf flachgründigem Boden wäre denkbar.

Für die Wanderschäferei im Umkreis des Planungsgebietes sind die abseits zusammenhängender Weideflächen (NSGs) gelegenen kleinen Restflächen von Magerrasen problematisch und nicht rentabel, da nur schwer zu erreichen, etwa wenn Ackerflächen zu durchqueren sind. Hier bieten die Ausgleichsmaßnahmen der beiden

Bauprojekte eine Chance, die von Verbuschung bedrohten Magerraseninseln über neue Triebwege an das bestehende Triebwegesystem anzubinden. Dadurch kann nicht nur den dort vorkommenden seltenen Arten der Lebensraum gesichert werden, sondern auch eine für die Schwäbische Alb typische und landschaftlich reizvolle Kulturlandschaft erhalten werden.

Angesichts des räumlichen Umfangs der gesamten Maßnahmen in diesem Bereich müssen die Schafbeweidungskonzepte überarbeitet und ggf. ergänzt werden, incl. der Sicherung von Herbst-Fettweiden, Heuwiesen und Pferchäckern, dem Ausbau von Triebwegen sowie der Vermarktung von Schafprodukten.

B.3 Massenkonzent

Laut Planungsunterlagen sollen zwei Fünftel der Aushubmassen der Neubaustrecke in Steinbrüchen entsorgt werden. Dies steht nicht nur im Widerspruch zu den bei den beiden Informationsveranstaltungen in Merklingen und Dornstadt gemachten Aussagen, dass es eine ausgeglichene Massenbilanz gebe, sondern auch im Widerspruch zu den Festlegungen des Landesabfallgesetzes. Der Transport von Geröll und Bodenmaterial ist mit weiteren nachteiligen Umweltfolgen verbunden, die Ablagerung in Steinbrüchen ist im Hinblick auf den Erhalt dieser Lebensräume aus 2. Hand für bedrohte Arten wie Wanderfalke, Kreuzkröte etc. abzulehnen. Wir fordern daher die Planungsträger auf, durch Umplanungen eine **ausgeglichene Massenbilanz** zu erreichen.

Die geplanten Aufschüttungsflächen im Bereich Hüttentäle und nahe Temmenhausen lehnen wir ab, da gerade geringwertige landwirtschaftlich Acker- und Grünlandflächen ökologisch wertvoll sind.

B.4 Grundwasser- und Gewässerschutz

Es muss sicher gestellt werden, dass sowohl bei durchgehendem Ausbau der A 8 von Hohenstadt bis ins Donauried als auch bei einer nur abschnittswisen Realisierung **keine Versickerung von der Fahrbahn der Autobahn ins Karstwasser** und **keine Ableitung durch das Schammental in die Blau** erfolgt.

B.5 Lärmbelastung/Lärmschutz

Die bereits öffentlich geäußerten Bedenken betreffend einer Verschlechterung der Lärmsituation insbesondere im Bereich der Ortschaften Dornstadt, Böttlingen/Bollingen, Temmenhausen und Aichen werden auch vom BUND geteilt. **Mit Blick auf die gesundheitliche Schädlichkeit (dauerhafter) Lärmeinflüsse muss sicher gestellt werden, dass durch die Baumaßnahmen in allen Fällen die Lärmbelastung für die betroffene Bevölkerung insbesondere durch aktive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der heutigen Situation verbessert wird.**

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Stolz
Regionalgeschäftsführer