

Absender

NABU Kaiserslautern und Umgebung und NABU Weilerbach im Auftrag des NABU Rheinland-Pfalz e.V.
BUND Kreisgruppe Kaiserslautern im Auftrag des BUND Rheinland-Pfalz e.V.

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

22.03.2021

Nachrichtlich an:

- Kreisverwaltung Kaiserslautern
- Stadtverwaltung Kaiserslautern
- Obere Naturschutzbehörde bei der SGD Süd, Neustadt
- Verbandsgemeindeverwaltung Weilerbach

Redaktionelle Korrekturen vom 04.04.2021:

- Seite 6: **P3**
- Seite 7: **P5 - P6**
- Seite 7: **P4 und P2**
- ... entlang der ...

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Bachbahn-Radweg

Autoren:

- BUND Kaiserslautern (Karl-Heinz Klein, Karl-Willi Ningelgen)
- NABU Kaiserslautern (Jürgen Reincke, Philipp Diermayr, Frank Dohrmann)
- NABU Weilerbach (Alfred Klein, Dr. Michael Schröder, Günther Pitschi)
- freie Mitarbeiter (Joshua Baal, Lisa-Marie Stautmeister – Biologen und Gutachter)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Stellungnahme abzugeben. Intention des BUND und des NABU war und ist es nicht, das Vorhaben zu verhindern, sondern seine naturschonende Planung zu begleiten. Dies vorausgeschickt, nehmen die unterzeichnenden Vertreter der BUND Kreisgruppe Kaiserslautern und der NABU-Gruppen Weilerbach und Kaiserslautern und Umgebung namens und im Auftrag der jeweiligen Landesverbände zu den vorliegenden Planungsunterlagen wie folgt Stellung.

Die Verbände BUND und NABU halten die vorliegende Planung wegen Unvollständigkeit, Verfahrensfehlern und Abwägungsfehlern für nicht genehmigungsfähig.

An zahlreichen Stellen der Planungsunterlagen finden sich nach unserer Einschätzung Verharmlosungen, fehlerhafte Aussagen, Widersprüche und Lücken bei der Erfassung. Auf einigen Streckenabschnitten wurden erhebliche Eingriffe in nach § 44 BNatSchG geschützte Arten nicht erfasst und trotz geeigneter Alternativen derartige Streckenführungen gewählt. Es fehlen Varianten in der Prüfung, und die Abwägung der vorgeschlagenen Varianten halten wir für einseitig und fehlerhaft.

Selbst bei Ergänzung der Kartierung und nachfolgender Ergänzung der Ausgleichsmaßnahmen darf die vorliegende Planung nach Überzeugung der Naturschutzverbände wegen Planungsfehlern, Kalkulationsfehlern, fehlenden wichtigen Varianten, Fehlern in der durchgeführten Variantenabwägung und weil die Beschlussvorlagen in die zugrundeliegenden Gremienbeschlüsse (Ortsbeiräte und Stadtrat) zu deren Sitzungsterminen dem Planungsträger bereits bekannte und möglicherweise entscheidungsrelevante Fehler enthielt, nicht genehmigt werden. Weitere Mängel beschreiben wir nachfolgend.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
1.1	Die Verbände bedauern die unbefriedigende Zusammenarbeit durch den Vorhabenträger	4
1.2	Frühzeitige, einseitige Festlegung auf das vom Vorhabenträger gewünschte Ergebnis erweckt Zweifel an der Variantenprüfung	6
2	Fehlende Varianten	6
2.1	Fehlende Varianten zwischen Ortsrand Erfenbach und Stadtgrenze bei Siegelbach	6
2.1.1	Variante der Naturschutzverbände fehlt	7
2.1.2	In Variante B des Planungsbüros fehlen Untervarianten	9
2.1.3	Weitere Möglichkeiten und Vorteile bei der Variante der Naturschutzverbände.....	14
2.1.4	Variantenempfehlung zwischen Ortsrand Erfenbach und Stadtgrenze bei Siegelbach	16
2.2	Variante Wirtschaftsweg Rodenbach fehlt	16
2.3	Variante Stockborner Straße fehlt	17
2.4	Variante Weilerbach – Rodenbach fehlt	19
3	Variantenabwägung der im Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Trassenführung auf der Gleistrasse zwischen Erfenbach und Stadtgrenze bei Siegelbach	21
3.1	Eingriffe in den Artenschutz bei der geplanten Streckenführung auf der Bahntrasse	21
3.1.1	Gehölze als Nahrungs- und Bruthabitat	22
3.1.2	Röhricht (nach § 30 BNatSchG besonders geschützt) als Nahrungs- und Bruthabitat .	26
3.1.3	Lücken bei der Kartierung	27
3.2	Fehler in der Abwägung der betrachteten Varianten	27
3.2.1	Fehler bei der Bewertungstabelle	29
3.2.2	Grundsätzliche Fehler bei der Variantenabwägung mit Betroffenheit des Artenschutzes	34
3.2.3	Fehler beim Kostenvergleich	34
4	Kartierung.....	38
4.1	Artengruppe Amphibien.....	39
4.2	Artengruppe Reptilien	42
4.2.1	Zauneidechse.....	42
4.2.2	Mauereidechse.....	43
4.2.3	Schlingnatter	45
4.2.4	Fazit zur Artengruppe Reptilien.....	48
4.3	Artengruppe Vögel	50
4.3.1	Kleinvögel	50
4.3.2	Rebhuhn	56
4.3.3	Rotmilan	56
4.3.4	Mäusebussard	58
4.3.5	Fazit zur Artengruppe Vögel.....	58
4.4	Artengruppe Säugetiere	59
4.4.1	Wildkatze.....	59

4.4.2	Fledermäuse	60
4.5	Fazit zur Kartierung	60
5	Umsiedlungs- und Ausgleichsmaßnahmen	61
5.1	Umsiedlung Reptilien	61
5.2	Erwerb Ausgleichsflächen	63
5.3	§30-Biotop bei Frauenwiesen (Röhricht...)	63
5.4	Ausgleich Hecken.....	63
6	Sonstiges.....	68
6.1.1	Weitere Mängel in den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens	68
6.1.2	Fehlerhafter UVP Bericht.....	68
6.1.3	Natur- und Artenschutz	69
6.2	Vorgaben für Radwegeplanung.....	71
6.3	Unterlagen für Ratsentscheidungen fehlerhaft	71
6.4	Kombiverkehr Landwirtschaft und Fahrrad	73
6.5	Behindertengerechte Planung.....	73
6.6	Urheberrechte	73
6.7	Unterrichtung zum Ausgang des Genehmigungsverfahrens.....	73
7	Fazit.....	74

1 Einleitung

Die Naturschutzverbände BUND und NABU begrüßen und unterstützen die Herstellung einer Radwegverbindung zwischen Kaiserslautern und Weilerbach. Beide Verbände halten eine schnelle Mobilitätswende als Bestandteil der Energiewende für die Begrenzung des Klimawandels für notwendig und arbeiten hierfür mit großem Engagement auf allen Ebenen ihrer Strukturen. Zur Mobilitätswende gehört auch ein möglichst großer Anteil der Verlagerung vom Auto auf Fahrrad bzw. E-Bike.

Daher bedauern die Naturschutzverbände, dass im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die Anregungen und Hinweise auf Notwendigkeiten und mögliche Schwierigkeiten nicht berücksichtigt wurden. Dies führt nun für alle Beteiligten leider zu erheblichem Arbeitsaufwand und zu Problemen bei einer eigentlich wünschenswerten Projektidee.

Die Naturschutzverbände haben durch die Anerkennung nach § 63 BNatSchG die gesetzliche Aufgabe bei der Einhaltung der Naturschutzgesetze mitzuwirken. In § 44 BNatSchG ist der Schutz wildlebender Arten geregelt und einige der geschützten Arten und ihre Lebensräume sind in den vorliegend geplanten Streckenabschnitten massiv betroffen.

Auf Seite 10 im UVP-Bericht schreibt das Planungsbüro Schönhofen: „Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG sind nicht gegeben, da umfangreiche Sicherungs-/ Schutz- und sonstige Vermeidungsmaßnahmen abgeleitet wurden. Diese sind unbedingt erforderlich für Reptilien (Mauereidechse, Zauneidechse, Schlingnatter) sowie heckenbrütende Vogelarten.“

Diese Aussage halten wir für grundsätzlich falsch, bereits in sich widersprüchlich. Wären sie nicht gegeben, dann müssten auch keine Vermeidungs- oder Kompensationsmaßnahmen geplant werden. Vielmehr geht es darum, ob die Eingriffe in den Artenschutz (§ 44 BNatSchG) im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung (§ 45 Abs.7 BNatSchG) zulässig sein können.

Eine Ausnahmegenehmigung darf nach § 45 Abs.7 BNatSchG nur erteilt werden, wenn folgende drei Kriterien gleichzeitig erfüllt sind:

- Gründe nach § 45 Abs.7 BNatSchG
- Zumutbare Alternativen nicht gegeben sind
- sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert

Die Ausnahme fordert ausdrücklich, dass keine zumutbare Alternative gegeben sein darf. Insofern begründen mehrere gut realisierbare Alternativen für verschiedene Streckenabschnitte, die in der Planung völlig fehlen, dass die vorliegende Streckenführung nicht genehmigt werden darf.

Dass der Artenschutz nach § 44 BNatSchG betroffen ist, ergibt sich in den Planungsunterlagen ja gerade auch durch Passagen wie „Mit einer auf die Bahntrasse beschränkten Bauweise können die Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert werden.“ (UVP-Bericht, Seite 18).

1.1 Die Verbände bedauern die unbefriedigende Zusammenarbeit durch den Vorhabenträger

Die Verbände wünschten seit der Erstinformation in 2016 eine Trassenführung des gut funktionierenden Radwegs, die Natur, Tiere, Pflanzen und Lebensräume nach Möglichkeit schützt und gleichzeitig die Bedürfnisse für einen gut funktionierenden und akzeptierten Radweg erfüllt. Sie lehnen vermeidbare Eingriffe in den Artenschutz, eine unnötige Zerstörung wertvoller Lebensräume, Vegetations- und Biotopstrukturen ab. Dies gilt vor allem, wenn es hinreichende Alternativen gibt.

Daher hatten die Naturschutzverbände sich nach Bekanntwerden der grundsätzlichen Planungsidee frühzeitig (z.B. Beirat für Naturschutz der Stadt KL am 05.07.2017) an den Planungsträger gewandt, um die Planung im Hinblick auf eine naturverträgliche Trassenführung zu begleiten. Leider war die Zusammenarbeit mit den Naturschutzverbänden durch den Planungsträger nicht wirklich gewünscht. Die Treffen dienten nach unserer Wahrnehmung lediglich dazu, Probleme aus Sicht der Naturschutz-

verbände zu erfahren, um diese bei möglichst Beibehaltung der von Beginn an gewünschten Streckenführung argumentativ zu beseitigen oder notfalls dennoch zu ignorieren. Pseudotreffen, bei denen der Planungsträger lediglich einseitig Informationen der Naturschutzverbände auf vorkommende Arten, Kartierungsunterlagen oder kritische Streckenabschnitte abfragen wollte, endeten leider immer wieder in einer Sackgasse.

Die Zurverfügungstellung von aktuellen Untersuchungen des Planungsträgers wurden regelmäßig mit den Aussagen abgewiegelt, dass die Naturschutzverbände im Planfeststellungsverfahren beteiligt werden und vorläufige Ergebnisse nicht mitgeteilt werden, sondern erst eine abgeschlossene Planung vorgelegt werden müsste. Allerdings wurde gleichzeitig gegenüber den politischen Gremien Stadtrat und Ortsbeiräte für die Entscheidung mit einer Variantenprüfung eines Gutachterbüros argumentiert und so die politische Entscheidung für die (gewünschte) Streckenführung erreicht. Dabei wurde der Eindruck eines fertigen Gutachtens mit vollständiger Erfassung und finaler Variantenabwägung erzeugt, obwohl das Gutachten noch in einem Zwischenstand war. Zudem waren die Beschlussvorlagen zumindest an einem wesentlichen Punkt fehlerhaft und dieser womöglich entscheidungsrelevante Fehler war den Planungsträgern durch die Verbände frühzeitig vor den Sitzungen mitgeteilt worden.

Die Naturschutzbeiräte von Stadt und Landkreis Kaiserslautern konnten ihrerseits leider vorab nicht tätig werden, da diese erst bei vorliegenden Planungsunterlagen (also nach Beginn der Auslegungsfrist) beteiligt werden können. Bei einem derart umfangreichen Projekt mit teilweise erheblichen Eingriffen in wertvolle Biotopstrukturen ist die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen durch den Naturschutzbeirat denkbar kurz. Trotzdem sei erwähnt, dass die Unteren Naturschutzbehörden von Stadt und Landkreis im Planungsverfahren gehört wurden.

Zur Forderung des Planungsträgers nach Kartierungsunterlagen machten die Naturschutzverbände die Vorbedingung, dass das beauftragte Büro zunächst erfassen möge und diese Unterlagen den Verbänden zur Verfügung gestellt werden sollten. Dann würden die Verbände mit Ihrem Wissen dazu ergänzen. So können die Verbände grundsätzlich sicherstellen, dass Gutachter bestmöglich arbeiten und nicht diese Arbeit überwiegend aus Erkenntnissen der Verbände besteht oder sogar nur darauf begrenzt wird. Das ist eine grundsätzliche Argumentation, die hier in keinem Zusammenhang mit dem beauftragten Büro oder Mitarbeiter verstanden werden soll! Nachdrücklich wurde diese Reihenfolge seitens der Verbände beispielsweise im Treffen auf Einladung von Fr. Prosch (SGD-Süd) am 15.08.2018 erläutert. Dies blieb auch das einzige Gespräch zwischen den Naturschutzverbänden, den Unteren Naturschutzbehörden von Stadt und Landkreis Kaiserslautern, dem Planungsbüro und dem Planungsträger. Zum Bedauern der Verbände wurde die Reihenfolge zum Austausch von Erfassungsdaten durch den Planungsträger nicht gewünscht und stattdessen den Verbänden von der Verbundkoordinatorin in den Medien fehlende Bereitschaft zur Zusammenarbeit vorgeworfen. Und erst nach diesem Termin und mehreren Nachfragen bei der Verbundkoordinatorin und dann bei der Oberen Naturschutzbehörde wurde den Naturschutzverbänden eine Gebietskarte mit den Planungsabschnitten und eine Vorhabensbeschreibung zugestellt.

Auf Einladung von Oberbürgermeister Dr. Weichel wurden die Naturschutzverbände am 09.06.2020 im Ratssaal Kaiserslautern über die Ergebnisse der Variantenprüfung informiert. Dabei wurden sehr vage Erfassungsergebnisse des Gutachters vorgestellt: „ca. 18 Vogelarten zwischen Siegelbach und Erfenbach an der Gleistrasse“. Die Verbände gaben dann dem Planungsträger den Hinweis (Vogelerfassungen laut Naturgucker vom 14.06.2020), dass allein 43 Beobachtungen auf „Naturgucker“ eingestellt sind und von diesen allein 10 Arten in den Roten Listen aufgeführt sind. Diese Liste haben die Planungsträger erhalten. Zu Amphibien wurde vom Gutachter nichts berichtet und bei Reptilien gebe es nur wenige Eidechsenvorkommen an wenigen Standorten. Am 28.06.2020 wurde mit Schreiben des NABU Weilerbach auf deutlich mehr Mauereidechsen-, auf Schlingnatter- und Greifvogelvorkommen hingewiesen. In den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens sind die Erfassungen nun deutlich ergänzt, wenngleich bei weitem nicht vollständig. Nicht einmal die vom NABU gemeldeten Arten wurden vollständig aufgeführt.

1.2 Frühzeitige, einseitige Festlegung auf das vom Vorhabenträger gewünschte Ergebnis erweckt Zweifel an der Variantenprüfung

Im gesamten Projektverlauf ist den Verbänden seitens der Verbundkoordinatorin, des Planungsbüros und des Radwegebeauftragten der Stadt deutlich gemacht worden, dass der Radweg so viel wie möglich auf dem Gleisbett verlaufen soll.

So haben die Projektbeteiligten bereits am 28.11.2017 (Gesprächsprotokoll der VG Weilerbach) zur Variante „ob der Radweg zwischen Siegelbach Erfenbach weitgehend über den parallel zu Bahntrasse verlaufenden Wirtschaftsweg und die wassergebundene Wegstrecke entlang der Regenrückhaltebecken geführt werden kann“ bewertet:

„Von allen Beteiligten wurde jedoch festgestellt, dass hier die bereits bekannten Konflikte bezüglich Mehrfachnutzung der vorhandenen Wegestruktur vorliegen und genau die Attraktivität einer Pendler-radroute ausgehöhlt wird.“

Auch der Geschäftsführer des Planungsbüros hat sich – sehr zur deutlichen Verärgerung der Verbände – sehr eindeutig in der einzigen Sitzung mit den Verbänden am 15.08.2018 auf eine Lösung auf der Gleisstrasse ausgesprochen.

Ins gleiche Bild passt der Facebook-Eintrag der Verbundkoordinatorin vom 20.06.2020: *„Und die Trasse ist einfach Viel!!!! Toller zu fahren! Punkt!“, „Wir wollen einfach nur einen Radweg bauen! Weil so ein Weg auf einer Trasse nur 1% Gefälle hat. Und weil das einfach toll ist und etwas ganz Besonderes für unsere Region. Wir bekommen 5 Mio. € hierfür. Punkt.“*

2 Fehlende Varianten

Einen für die Genehmigung relevanten Fehler in den Planungsunterlagen sehen die Verbände in fehlenden Varianten. Dies betrifft nicht nur kleine Korrekturen, sondern leider größere Streckenabschnitte. Bedauerlich ist, dass insbesondere eine „naturverträgliche“ Variante fehlt, die dem Planungsträger wiederholt, schriftlich, mündlich und im Internet von den Naturschutzverbänden vorgeschlagen wurde. Auch bei der einzigen Sitzung mit Planungsträger und Planungsbüro am 15.08.2018 und in den Sitzungen der Naturschutzbeiräte von Stadt und Landkreis wurde diese Streckenführung wiederholt gefordert und begründet.

So hat es jetzt der Planungsträger, allen voran die federführende Verbundkoordinatorin der VG Weilerbach zu verantworten, wenn es nun zu Problemen bei der Genehmigung, Änderungsbedarf und Verzögerungen kommt.

2.1 Fehlende Varianten zwischen Ortsrand Erfenbach und Stadtgrenze bei Siegelbach

Insbesondere das Fehlen der von den Verbänden seit 2017 vorgeschlagenen Variante zwischen Erfenbach im Osten und Stadtgrenze bei Siegelbach im Westen verwundert sehr, da diese den Planungsträgern seit 2017 wiederholt mündlich und schriftlich vorgetragen wurde. Hier könnte der massive Eingriff in den Artenschutz bei Wahl einer sehr gut geeigneten und vermutlich sogar günstigeren Alternativstrecke vermieden werden.

Allein dieses Fehlen der lange bekannten Alternative führt nach Überzeugung der Verbände dazu, dass die vorliegende Planung nicht genehmigungsfähig sein darf!

Eine Ursache für die unvollständige Variantenuntersuchung und nachfolgend fehlerhafte Abwägung mag bereits darin liegen, dass die Planungsträger und das Planungsbüro eine Streckenführung von beiden Seiten an den Ortsrand von Siegelbach an der Kästenbergstraße (P3 in nachfolgender Abbildung) voraussetzen. Das ist weder funktional, noch vom Artenschutz und erst recht nicht finanziell notwendig. Beispielsweise wäre Siegelbach bereits über eine asphaltierte Strecke P3-P4 angebunden.

Selbstverständlich muss Siegelbach an die Streckenführung angebunden sein. Dies könnte allerdings, da sich ja alle (Projektpartner, Planungsbüro und Naturschutzverbände) für P1-P3 eine Streckenführung auf dem Gleisbett ablehnen, auch hervorragend über P3-P4 geschehen. Bei P4 müsste für Siegelbach (z.B. Zoo) gut ausgeschildert werden.

2.1.1 Variante der Naturschutzverbände fehlt

Dies ist nicht die in den Beschlussvorlagen mitunter so bezeichnete Variante B und auch nicht die im UVP-Bericht (Seite 28 als „NABU-Variante“ bezeichnete Streckenführung von B zuzüglich der Begrädigung (P5 – P6 auf der folgenden Abbildung), denn zwischen P4 und P2 hatten die Verbände von Beginn an einen Streckenverlauf **entlang der** Regenrückhaltebecken eingebracht.

Spätestens in der gemeinsamen Sitzung am 15.08.2017 auf Einladung von Frau Prosch (SGD-Süd) haben die Vertreter der Naturschutzverbände BUND und NABU den anwesenden Vertretern der Planungsträger und dem Planungsbüro einen Vorschlag zur Streckenführung vorgeschlagen, die sowohl am naturverträglichsten, als auch am kürzesten ist und vermutlich auch am günstigsten.

Die direkte Verbindung P1 – P2 – P4 – P5 – Abkürzung P5 nach – P6 – P7 wurde, obwohl bekannt, nicht geprüft.

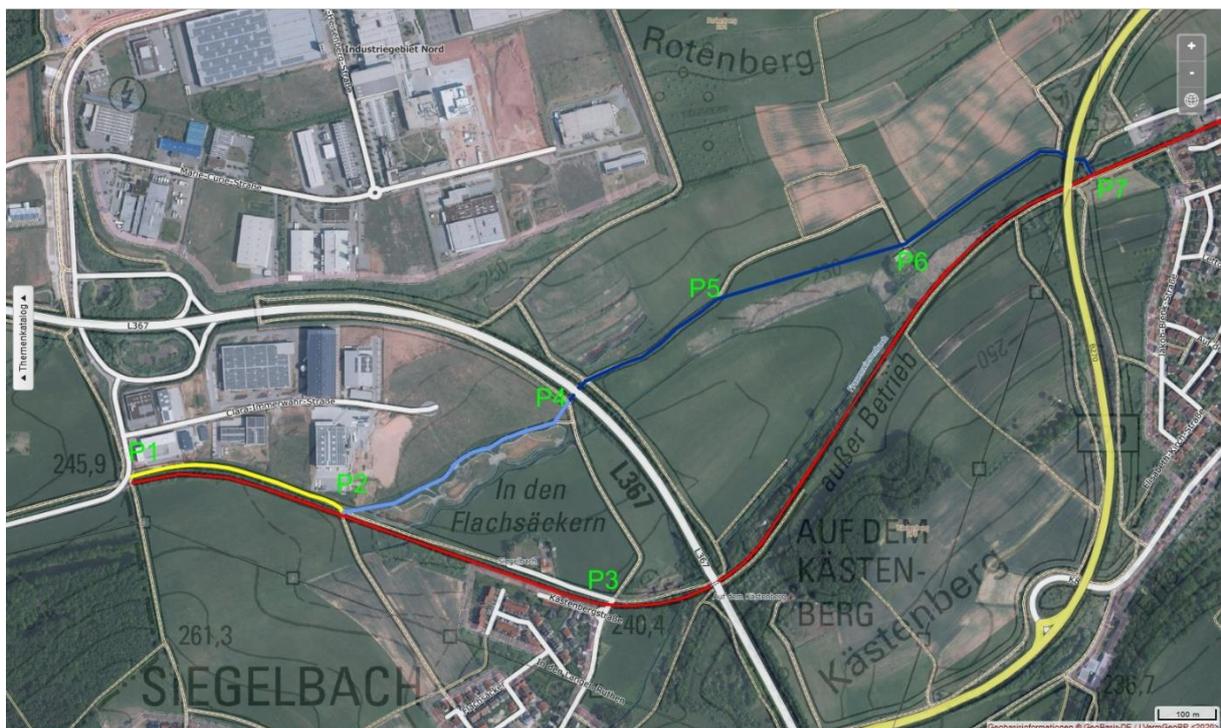


Abbildung: Vorschlag der Naturschutzverbände: P1-P2-P4-P5-Direktverbindung_zu_P6-P7, weiter auf der Gleistrasse.

2.1.1.1 Falsche Streckenführung als „Variante der Naturschutzverbände“ dargestellt

Grundsätzlich stellt sich bei den Varianten des Planungsbüros die Frage, warum immer von der Streckenführung P2 nach P3 (siehe folgende Abbildung aus dem Erläuterungsbericht) ausgegangen wird. Diese Strecke wäre bei anderen Varianten nur optional, um den Weg etwas zu verbessern und im Rahmen des Projekts gefördert zu bekommen.



Abbildung: (aus O1_Erläuterungsbericht_Anhang_I.pdf) Die Varianten des Planungsbüros. Vom Planungsbüro wird fälschlicherweise die blaue Variante B als „Vorschlag der Verbände“ bezeichnet, seit 2017 mit Begradigung des Wirtschaftswegs und mit direkter Wegführung entlang der Regenrückhaltebecken

Stattdessen wird vom Planungsbüro die „Variante B“ als „Vorschlag der Naturschutzverbände“ bezeichnet, was sie nicht ist! Mit dieser falschen Bezeichnung wurde diese Variante B in die Beschlussvorlagen gebracht und dann dort zudem mit falschen Angaben (Anzahl der Grundstückseigentümer, Realisierbarkeit, Kosten, ...) demontiert. So wurde für die Kommunalpolitik der Eindruck erzeugt, dass es zur Gleisvariante keine naturverträgliche Alternative gibt.

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat befürwortet den Bau eines Radweges zwischen Weilerbach und Otterbach im Rahmen des interkommunalen Förderprojektes Pendlerradroute Bachbahn. Für den Planfeststellungsantrag sollen/soll als Trassenführung im Stadtgebiet

- a) die vom Planungsbüro empfohlenen Varianten A und C und ansonsten die Führung des Radweges auf der Trasse der ehemaligen Bachbahn oder
 - b) die von den Naturschutzverbänden empfohlene Variante B
- zu Grunde gelegt werden.

Abbildung: Kopie aus den Sitzungsvorlagen für den Ortsbeirat Erfenbach, Ortsbeirat Siegelbach und Stadtrat.

Es wurde also der Eindruck erweckt, einen möglichst naturverträglichen Vorschlag der Naturschutzverbände abgearbeitet zu haben und diesen als nicht geeignet ausschließen zu können. In allen drei Sitzungen war die Verbundkoordinatorin (Bürgermeisterin der VG-Weilerbach), der Radwegebeauftragte der Stadt KL und mehrere Mitarbeiter des Planungsbüros anwesend. Wir halten diese Beschlussvorlage für bewusst fehlerhaft (auch wegen der angeblich notwendigen Anzahl an Grundstückseigentümern für die Begradigung der Variante B trotz besseren Wissens, trotz Hinweis durch die Verbände!).

2.1.2 In Variante B des Planungsbüros fehlen Untervarianten

Statt der Variante der Naturschutzverbände (übrigens auch seit 2017 der GRÜNEN) wird eine Variante präsentiert, die dem NABU erstmals am 28. Januar 2020 von Karl-Heinz Klein präsentiert wurde. Auf Initiative der FWG Siegelbach wurde damals eine Lösung als Kompromiss für die Variante der Naturschutzverbände mit gleichzeitiger, verbesserter Anbindung von Siegelbach gesucht, und an diesem Abend bei einer gemeinsamen Sitzung der Verbände mit der FWG als vorstellbare Streckenerweiterung beraten. Wie und warum diese als Variante in die Unterlagen des Planungsbüros gelangt ist, oder ob sie dort selbst erdacht wurde, wissen wir nicht.

Mobilitätsstation

Damals wurde von der FWG Siegelbach wegen Aussagen aus der Verbandsgemeinde davon ausgegangen, dass Siegelbach am Ende der Kästenbergstraße durch Finanzierung über das Projekt eine Mobilitätsstation bekommen würde. Das wäre ein Grund gewesen, die Strecke am Ende der Kästenbergstraße (P3) entlangzuführen. Festzustellen ist, dass dieser Grund laut Planfeststellungsverfahren entfällt (Erläuterungsbericht, Seite 8): „Der Kreuzungsbereich des Bachbahn-Radweges mit der Kästenbergstraße und den vorhandenen Wirtschaftswegen wird ausgebaut - der Verlauf des Radweges wird durch entsprechende Beschilderung verdeutlicht. Im Bereich der benachbarten Grünanlage im Zuge der Kästenbergstraße hat der Gemeinderat den Beschluss gefasst, hier ebenfalls eine Mobilitätsstation zu errichten - auch diese ist nicht Bestandteil des vorliegenden Feststellungsverfahrens. Konkrete Planungen hierzu wurden seitens der Gemeinde noch nicht durchgeführt.“ Wie jetzt? Ist das von der Gemeinde beschlossen? Wer finanziert das dann? Und warum wird dann vom Ausbau der Wirtschaftswege ausgegangen? Wer hat dies dann beschlossen?

Selbst wenn, sie vom Ortsbeirat Siegelbach angenommen, eine Mobilitätsstation im Rahmen der Projektfinanzierung für Siegelbach möglich wäre, müsste wegen der öffentlichen Förderung die Sinnhaftigkeit an diesem Standort geprüft werden. Mobilitätsstationen sind dann sinnvoll, wenn

- Dort ein Attraktiver Rastplatz für Pausen der Radfahrer wäre. **Ist aber nicht.**
- Der Standort für ein „Modal Split“ geeignet wäre. **Ist er aber nicht.**

Modal Split wird in der Verkehrstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel genannt.

Also müssten von Siegelbach die Pendler zu Fuß, mit Auto oder mit dem ÖPNV zu dieser Mobilitätsstation kommen, dort auf das deponierte Fahrrad wechseln und als Pendler weiterfahren. Das ist unrealistisch. Oder umgekehrt kommen Radfahrer zur Mobilitätsstation, schließen dies dort ein und gehen zu Fuß oder fahren mit dem dort abgestellten Auto oder mit ÖPNV nach Hause oder zum Zoo. Wohl kaum.

Wenn in Siegelbach eine Fahrrad-Mobilitätsstation Sinn macht, dann sicher direkt am Zoo. Und das hat dann nichts mehr mit der Bachbahn-Radroute und deren Förderung zu tun.

In der Beratung der Naturschutzverbände mit der FWG wurde Anfang 2020 von einer Mobilitätsstation über das Projekt ausgegangen. Gemeinsam wurde über eine naturverträgliche Lösung beraten und folgende Lösungsvariante als Kompromiss von K.-H. Klein entwickelt:

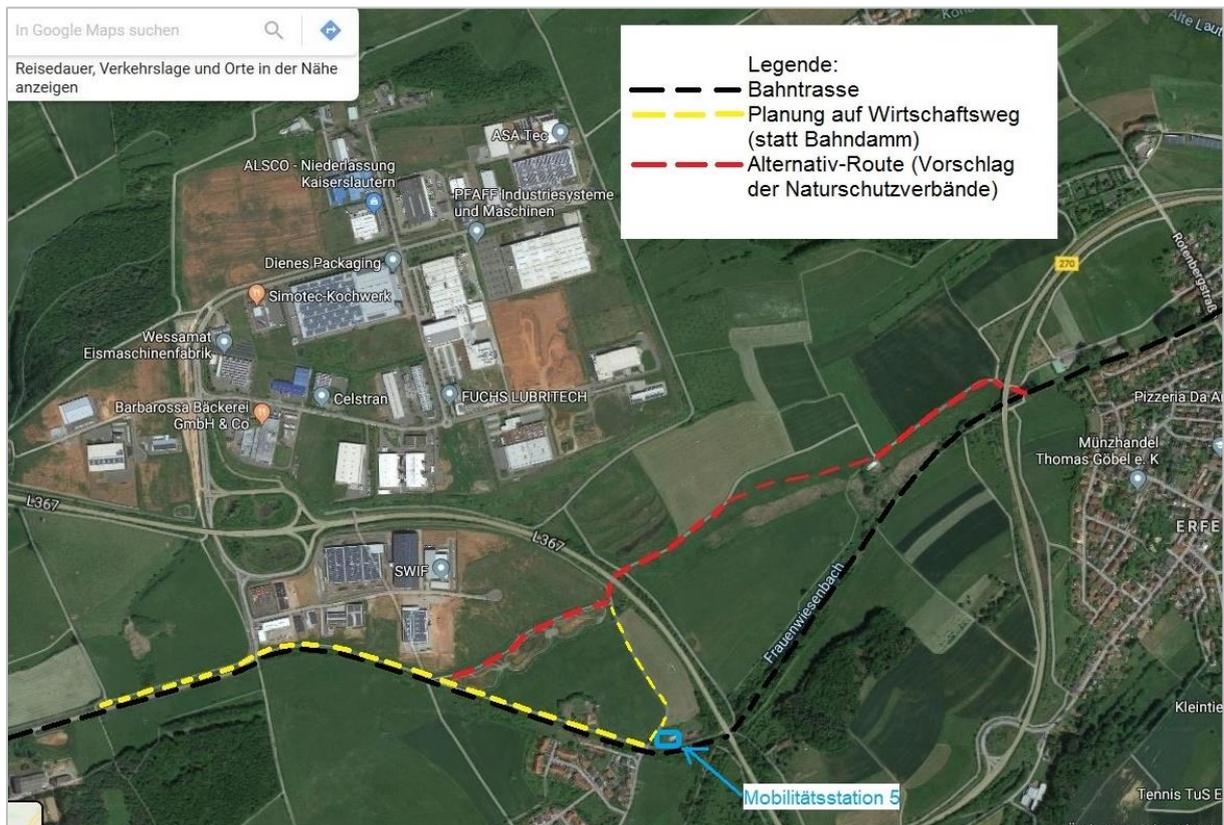


Abbildung: Kompromissvorschlag von K.-H. Klein zum Treffen der Verbände mit der FWG am 28.01.2020

Ähnlich, allerdings ohne die Begradigung (P5-P6) wurde dann die Variante B des Planungsbüros in die Planfeststellung eingebracht.



Abbildung: Planfeststellungsverfahren 01_Erläuterungsbericht_Anhang_I.PDF

2.1.2.1 Bei der Variante B fehlt die vorgeschlagene Begradigung der beiden Kurven

Bei der Variante B fehlt eine Version mit der Begradigung der beiden rechtwinkligen Kurven im Bereich des östlichen Wirtschaftswegs.

Dass diese längere und nicht begradigte Variante in der Variantenabwägung gewisse Nachteile hat, ist offensichtlich. Bei einer weniger einseitigen Abwägung hätte sie dennoch wegen der Vermeidung der Probleme mit dem Artenschutz nach Ansicht der Verbände im Vergleich zur Gleistrasse ausgewählt werden müssen (siehe Kapitel 3 Variantenabwägung).

Dass im Planfeststellungsverfahren die von den Verbänden vorgeschlagene Variante über den „begradigten“ Wirtschaftsweg und entlang den Regenrückhaltebecken völlig fehlt, muss nach Auffassung der Verbände als gravierender Fehler der notwendigen Alternativenprüfung zur Vermeidung der Tötung und Beeinträchtigung geschützter Arten nach § 44 und § 45 BNatSchG gewertet werden und eine Genehmigung der vorliegenden Planung verhindern. Diese Variante würde gravierende Eingriffe in den Artenschutz vermeiden und wäre in der Abwägung für die Radnutzung oder Kosten keinesfalls erheblich schlechter.

Dass die vorgeschlagene Variante der Verbände und sogar die Variante B des Planungsbüros der Trassenführung auf den Gleisen vorzuziehen ist, wird unten im Kapitel 3: „Variantenabwägung der im Planfeststellungsverfahren vorgesehene Trassenführung auf der Gleistrasse zwischen Erfenbach und Stadtgrenze bei Siegelbach“ ausgeführt.

Geprüft werden müsste dabei auch, ob der Teil des Wirtschaftswegs von P5 bis zur oberen Kurve rückgebaut werden könnte und so die Versiegelung und den Flächenverbrauch der Begradigung bereits kompensiert würde.

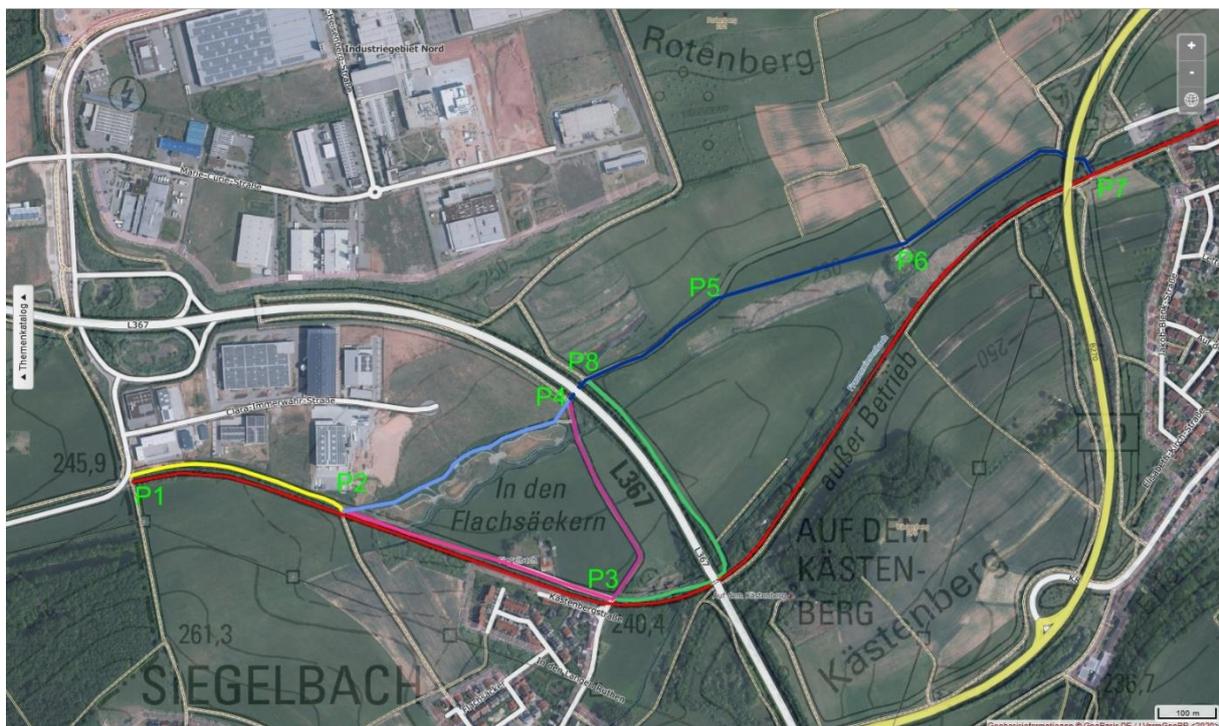


Abbildung: Variante B **begradigt** mit Rückbau eines Teils des Wirtschaftswegs

Kurz erwähnt wurde im Planfeststellungsverfahren die Variante B des Planungsbüros bezüglich der Begradigung bei P5-P6. Dies bezeichnen sie als „**NABU-Variante B**“ (Erläuterungsbericht, Seite 26).

„Ein Trassierungsvorschlag des Naturschutzbundes Kaiserslautern (NABU) zur Variante B hatte bei Bau-km 5+200 der Bachbahn-Kilometrierung einen Verlauf über Wiesenflächen, die bereits als Ausgleichsflächen für zurückliegende Baumaßnahmen angelegt wurden, zum Inhalt.

Da man zur Erschließung der nördlich davon gelegenen Grundstückspartellen eine Wegeanbindung

benötigt, müsste dieses vom NABU vorgeschlagene Teilstück neu gebaut werden.

Hier würde ein umfangreicher Ersatz der landespflegerischen Ausgleichsflächen und Grunderwerb an privaten Flächen durchgeführt werden müssen.

Aus den vorgenannten Gründen wurde die Trassenführung in diesem Teilstück der Variante B nicht weiterverfolgt.“ (Erläuterungsbericht, Seite 26)

Eine Variantenprüfung ist dies nicht!

Es handelt sich hier lediglich um aufgestellte Behauptungen, die jedoch auch nicht ausreichen, dass damit sowohl diese Optimierung von Variante B (ein erheblicher Teil der Abwertungen in der Bewertungsmatrix des Variantenvergleichs zwischen B und Gleisstrasse greift dann nicht mehr) als auch die hier ebenfalls begründete Variante der Naturschutzverbände (P1-P2-P4-P5-begradigt-P6-P7) überhaupt geprüft werden.

Zudem greifen die aufgeführten Gründe gegen die Begründung nicht in hinreichendem Maße:

- Ja, die Verbindung P5-P6 müsste neu gebaut werden. Das sollte aber zugunsten des Artenschutzes und wegen der insgesamt nach Ansicht der Verbände auch besseren Variante möglich sein. Wir gehen nicht von Mehrkosten gegenüber der Gleisvariante aus.
- Umfangreicher Ersatz der landespflegerischen Ausgleichsflächen und Grunderwerb an privaten Flächen. Insgesamt sind es 7-8 Flurstücke (siehe Abbildung). Ein Teil der Flächen befindet sich bereits im Besitz der Stadt. Im Umfeld besitzt die Stadt eine erhebliche Menge an Flächen aus Ausgleichsmaßnahmen oder im Ökokonto. Die Grundstückspreise waren daher dort akzeptabel und die landwirtschaftliche Wertigkeit nicht sehr hoch. Es sollte daher realisierbar und finanzierbar sein eine gesellschaftlich wünschenswerte und in der Abwägung notwendige Trassenführung hier entsteht. Verglichen werden müsste dies mit dem erheblich höheren Bedarf an Kompensationsmaßnahmen und auch bei den Gesamtkosten (Geländer zur Sicherung, Brückenertüchtigung, Ausbau P2-P3, Verkehrssicherung bei P3, ...) bei der Gleisvariante.

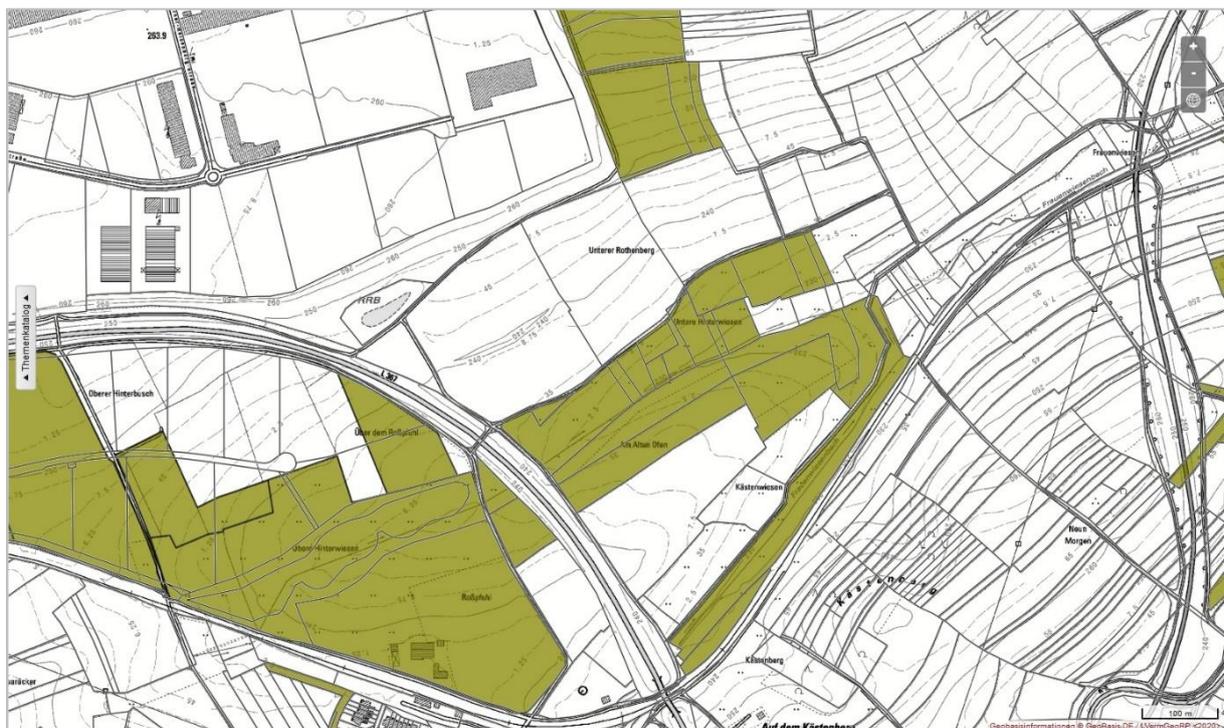


Abbildung: Für die Begründung bei P5-P6 wären etwa 8 Flurstücke durchschnitten. Mindestens die Hälfte sind bereits als Kompensationsflächen im Besitz der Stadt.

Die Erschließung der nördlichen Grundstückspartellen ist bei Belassen des nach Norden führenden Teilstücks ab P6 weiter gegeben.

Das längere nach Osten führende Stück des Wirtschaftswegs ab P5 könnte entsiegelt werden. An der Stelle P5 als höchster Punkt der Strecke könnte hervorragend auf bereits versiegelter Fläche (Abzweigungsbereich rückzubauender Wirtschaftsweg) eine ca. 12m lange Verbreiterung (Traktor mit Anhänger) als Ausweichbucht des Verkehrs mit der Landwirtschaft mit zusätzlicher Anlage eines kleinen Rastplatzes (Fahrräder an Holzpfosten anlehnbar + 2 Bänke) bei wunderbarem Blick über die Landschaft hergestellt werden. Eine weitere Ausweichbucht (ohne Rast) bietet sich am Punkt P6 durch den abzweigenden und verbleibenden Wirtschaftsweg. Mit diesen beiden, ideal platzierten Ausweichmöglichkeiten (etwa Drittelung der Strecke P8-P7, jeweils ca. 300m) müsste dann die gesamte Strecke P4-P7 nicht auf 4m ausgebaut werden (siehe auch Kapitel 3.2). Es wären die Ausweichbuchten und die Verbindung P5-P6 neu zu erstellen, der Teil des Wirtschaftswegs ab P5 zu entsiegeln und der überwiegende Wirtschaftsweg bleibt bei 3m. Geprüft werden müsste, ob die Oberfläche verbessert werden müsste. Gleichzeitig entfällt bei dieser Lösung eine große Menge an Kompensation, die bei der Gleisvariante notwendig wäre und bei einigen Eingriffen in den Artenschutz gar nicht möglich ist.

2.1.2.2 Bei der Variante B fehlt eine Streckenführung ohne Durchquerung der Rückhaltebecken

Das Planungsbüro hat mit Variante B eine einzige Variante beraten, die nicht nur durch die fehlende Abkürzung P5 – P6 größere Nachteile hat. Außerdem wurde nicht geprüft, ob ohne die Verbindung durch die Rückhaltebecken die vom Planungsbüro angegebene Streckenlänge, Herstellungskosten und weitere Argumente dann womöglich für diese Variante statt der Gleisstrasse entscheidend sein würden.

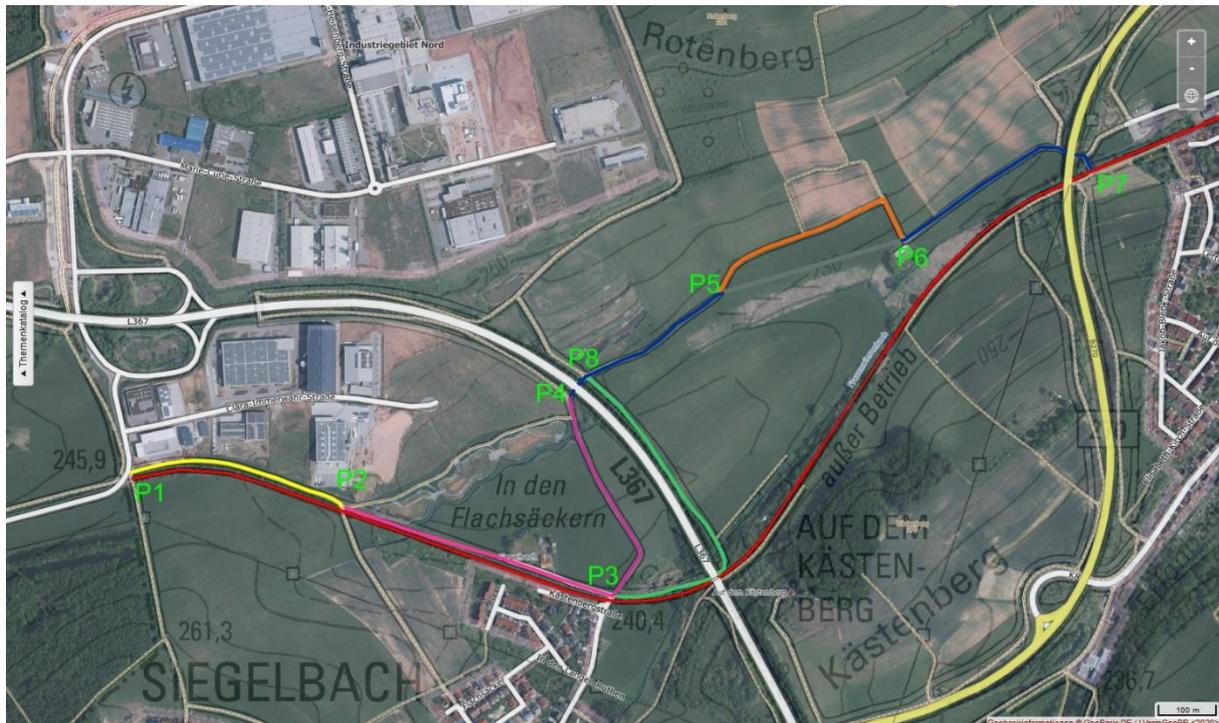


Abbildung: Variante B ohne Verbindung P2-P4 durch die Rückhaltebecken

2.1.2.3 Bei der Variante B fehlt eine begradigte Streckenführung ohne Durchquerung der Rückhaltebecken

Unter Berücksichtigung der Begradigung P5-P6 und ohne Nutzung und Ausbaus der Verbindung durch die Rückhaltebecken (P2-P4) und eventuellem Rückbau des größeren Teils des Wirtschaftswegs bei P5 könnte mit Variante B eine verkürzte, kostengünstigere und an die Kästenbergstraße

führende Variante berücksichtigt werden, als die Variante B des Planungsbüros.

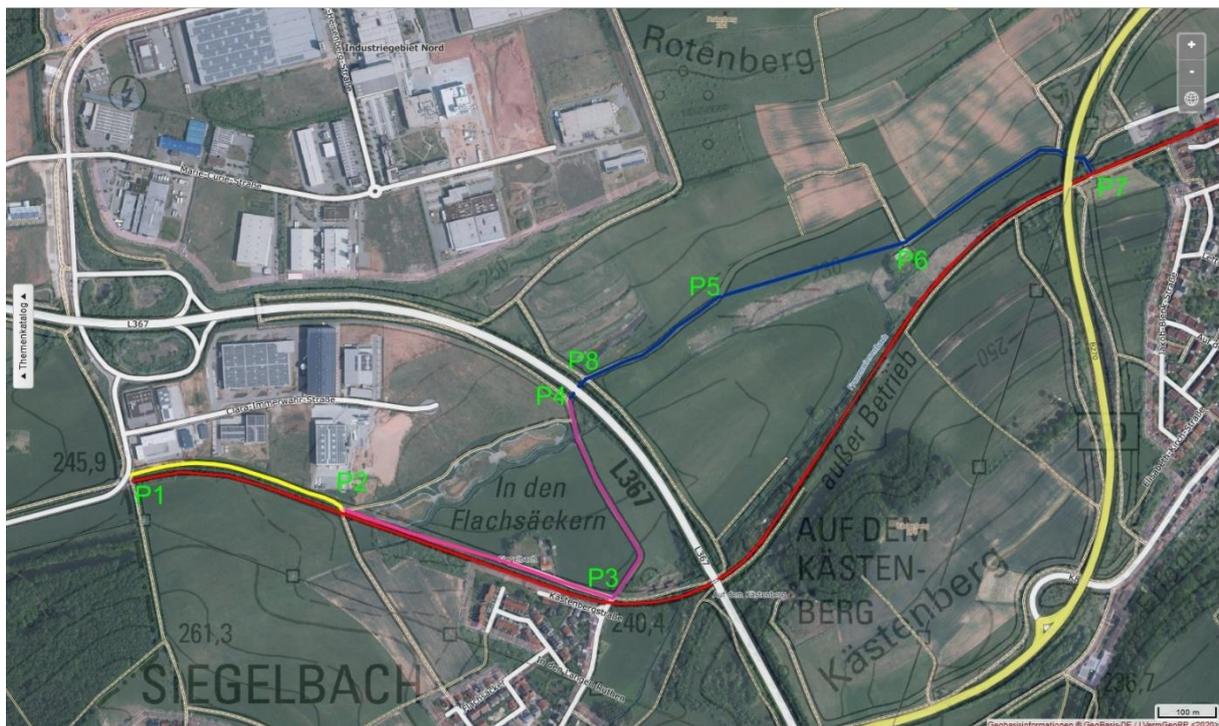


Abbildung: Variante an die Kästenbergstraße (P3) mit begradigter, naturverträglicher Fortsetzung

2.1.3 Weitere Möglichkeiten und Vorteile bei der Variante der Naturschutzverbände

Bei der vorgeschlagenen Variante der Naturschutzverbände könnte im Unterschied zur dargestellten Variante B des Planungsbüros die auszubauende Streckenlänge deutlich verkürzt und dadurch deutlich Kosten eingespart werden. Der Bogen an die Kästenbergstraße zu P3 muss nicht ausgebaut werden.

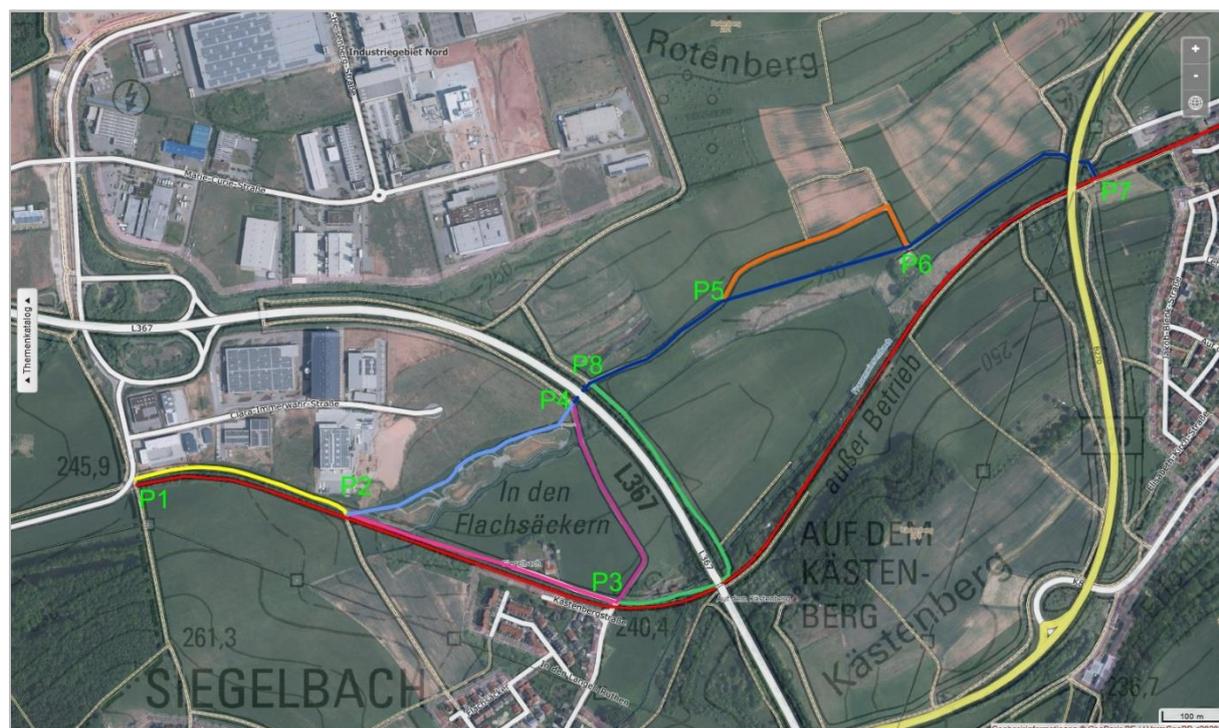


Abbildung: Zeichnung der Naturschutzverbände mit allen Streckenabschnitten und Punkten

Bei der Variante der Verbände durch die Regenrückhaltebecken wäre auch der Ausbau des östlichen Teils der Strecke A (südliche Hälfte der gelben Variante A im Planfeststellungsverfahren, rosa Verbindung P2 nach P3 in der Abbildung) nicht zwingend notwendig und könnte im bisherigen bereits ohne Probleme von Anliegern, Fußgängern und Radfahrern genutzten Zustand bleiben. Die Zunahme des Radverkehrs auf diesem Teilstück von A, die die Kosten des Ausbaus durch dieses Projekt rechtfertigen müssten, wäre gering. Es wären nur Anlieger von und nach Siegelbach aus oder in Richtung Weilerbach betroffen, wobei ein Teil der Gruppe sowieso den östlich des Waldrands verlaufenden Weg (Verlängerung Tränkwald) oder die Hauptstraße nach Rodenbach nutzen würde. Die Kosten für den Ausbau P2-P3 wären daher nicht der Variante der Naturschutzverbände zuzurechnen, denn sie wäre gar nicht notwendig. Sie könnte allerdings von der Stadt als verbesserte Anbindung für Siegelbach argumentiert werden und so die Kosten des Ausbaus im Rahmen des Projekts gefördert werden.

Auch der Streckenabschnitt der Variante B (blaue Verbindung P3 nach P4 im Planfeststellungsverfahren, violett P3-P4 in der Abbildung oben) vom östlichen Rand der Rückhaltebecken zur Kästenbergstraße (Ortsrand Siegelbach) müsste nicht ausgebaut werden. Für den anfallenden Radverkehr reicht der bereits asphaltierte, 3m breite Wirtschaftsweg. Da es nur einen Anlieger aus der Landwirtschaft gibt (Fläche links und rechts von P3-P4, gehört zum dortigen Betrieb) könnte dieses Streckenstück für den gesamten KFZ-Verkehr gesperrt werden und der sonstige Wirtschaftsverkehr östlich der L367 geführt werden (grüne Strecke auf Abbildung oben). Ein Ausbau des bereits asphaltierten Abschnittes P3-P4 könnte somit - mit Ausnahme der Beschilderung und von Absperrposten mit Öffnungsmöglichkeit für Notfälle und für den Anlieger - völlig entfallen.

Überhaupt sind überzogene Erwartungen im Erläuterungsbericht nicht begründet und wohl auch nicht zu erwarten. Diese dienen eher gezielt der Argumentation von Begegnungsproblemen mit dem ebenfalls nur geringen landwirtschaftlichen Verkehr bei gemeinsamer Nutzung von Wirtschafts- und Radweg. Es findet sich dazu im Erläuterungsbericht beispielsweise im Kapitel 2.4.2 „Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse“ folgender Text:

„Durch die geplanten baulichen Maßnahmen im Zuge der ehemaligen Bachbahntrasse werden die bestehenden Verkehrsverhältnisse im Plangebiet für alle Verkehrsteilnehmer nachhaltig verbessert. Insbesondere für die Radfahrer, die aus bzw. in westlicher Richtung zwischen Weilerbach und Kaiserslautern unterwegs sind, stellt die neue Radwegetrasse eine leistungsfähige, bequeme und verkehrssichere Radwegeverbindung dar.

Durch die zu erwartende hohe Frequentierung der Radwegetrasse durch Berufspendler und Freizeitradler kann das Verkehrsaufkommen im Plangebiet spürbar reduziert und dadurch die Verkehrsqualität und -sicherheit deutlich gesteigert werden.“ (Erläuterungsbericht, Seite 16)

Verglichen mit den Erhebungen und Prognosen der Bachelorarbeit von Denise Bennewart (Technische Universität Kaiserslautern, Fachbereich Bauingenieurwesen, Institut für Mobilität & Verkehr (imove)) mit dem Titel „Empirische Analyse zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Beispiel des Bachbahn Radwegs“ schaut dort die Prognose des Pendlerverkehrs zwischen Weilerbach/Rodenbach/Siegelbach auf der einen Seite und Kaiserslautern auf der anderen Seite leider ziemlich ernüchternd aus:

- Gegenwärtig: ca. 33 Radpendler zwischen Weilerbach+Rodenbach+Siegelbach und Kaiserslautern (Seite 60)
- Anzahl potenzielle Schüler*innen- und Berufspendler nach Bau der Radroute: ca. 36 (Seiten 61+62)

Die Naturschutzverbände wünschen der zukünftigen Radroute und dem gewünschten Modal Split vom motorisierten Auto mit Verbrennungsmotor hin zum Fahrrad möglichst großen Erfolg und dass diese Prognose bei weitem übertroffen werden möge. Es stellt sich jedoch auch dann die Frage, ob eine Anbindung von Siegelbach mit dem jetzt bereits asphaltierten Verbindungsstück P3-P4 nicht völlig ausreichend wäre und dann Streckenlänge, Artenschutz und Kosten für die Variante der Naturschutzverbände sprechen.

2.1.4 Variantenempfehlung zwischen Ortsrand Erfenbach und Stadtgrenze bei Siegelbach

Die beste Streckenführung aus kurzem und geraden Streckenverlauf, Artenschutz und Kostengründen ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Ein Teil des Wirtschaftswegs bei P5 ist rückgebaut. Die violette Verbindung P3-P4 ist bereits vorhanden und muss nicht mehr gebaut werden.

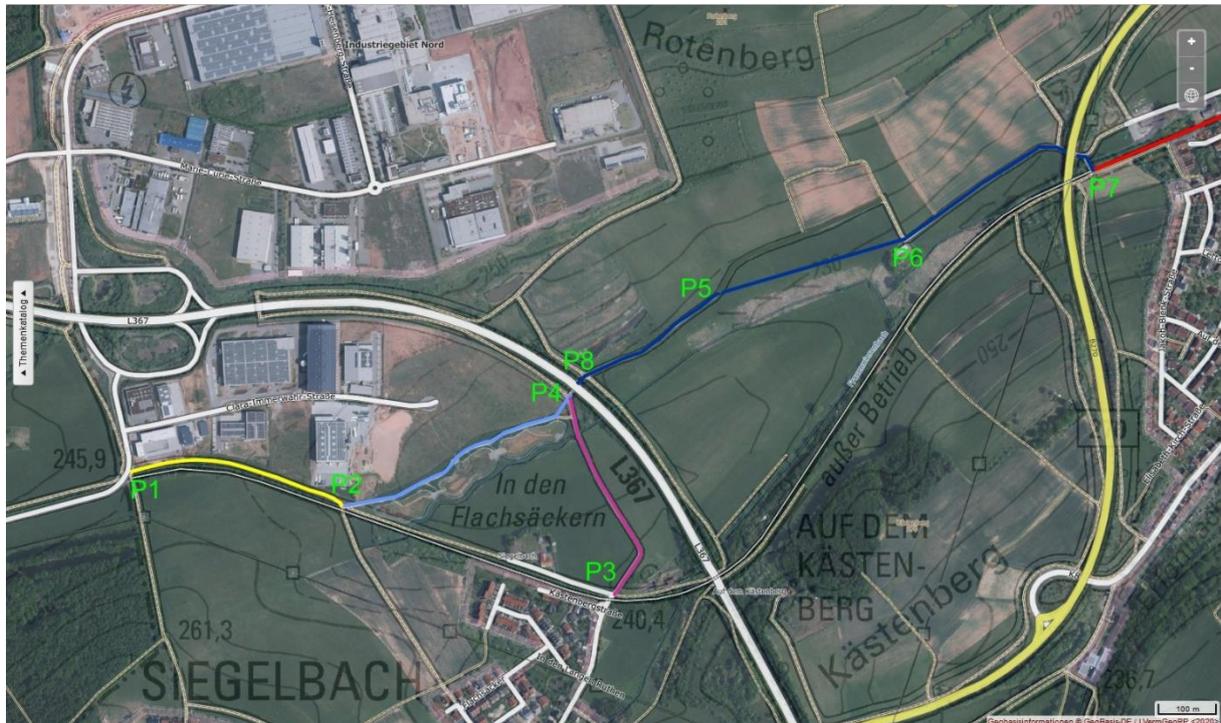


Abbildung: Ideale Streckenführung aus kurzer und gerader Streckenführung, Artenschutz, Kostengründen. Ein Teil des Wirtschaftswegs bei P5 ist rückgebaut. Die violette Verbindung P3-P4 ist bereits vorhanden.

2.2 Variante Wirtschaftsweg Rodenbach fehlt

Direkt westlich der Stadtgrenze Kaiserslautern sind drei verkehrliche Trassen auf einer Strecke von rund 350 m in direkter Parallelität: die neue Umgehungsstraße Rodenbach/Tränkwald Richtung IG Nord, die stillgelegte Bahntrasse, und ein unbefestigter Wirtschaftsweg.

Die Bedeutung dieses Abschnitts der Gleistrasse für den Artenschutz betrifft vor allem Reptilien. Hier liegt die Trasse frei von begleitenden Hecken und stellt von ihren Gegebenheiten einen sehr gut geeigneten Lebensraum insbesondere für Mauereidechsen und Schlingnattern dar.

Eine Ertüchtigung des Wirtschaftsweges für den Radverkehr drängt sich hier fast zwingend auf. Die Konflikte mit landwirtschaftlichem Verkehr wären äußerst gering, da nur *ein* Landwirt in diesem Bereich Weideflächen hat.

Die Erhaltung der Gleistrasse in diesem Abschnitt hat drei wesentliche Vorteile:

1. Ersatzlebensraum für Reptilien, insbesondere für das starke Vorkommen der Mauereidechse im westlich anschließenden Abschnitt. Hier könnte eine Umsiedlung in ein 1:1 gleichartiges Habitat vorgenommen werden, und ein dauerhafter gleichwertiger Lebensraum gesichert werden. Dies ist allzumal besser als eine Terrariumslösung mit ungewissem Ausgang für die Reptilienpopulation.
2. Erhaltung eines originalen Abschnitts der nach Nutzungsaufgabe von der Natur zurückerobernten Bachbahntrasse als Anschauungsobjekt für touristischen Radverkehr, z.B. mit Infotafeln über die Bedeutung als Reptilienlebensraum.

3. Vermeidung einer fragwürdig anmutenden Herstellung von drei getrennten Verkehrsflächen für Landwirtschaft, Radfahrer und Autoverkehr in unmittelbar parallelem Verlauf und damit ein möglichst schonender Eingriff.



Abbildung: Variante der Ertüchtigung und Nutzung des vorhandenen Wirtschaftsweges direkt neben der Gleistrasse auf einer Länge von rund 350 m westlich der Stadtgrenze

Diese Variante des Wirtschaftsweges hat so gewichtige Vorteile, dass es ganz starker Argumente in der Abwägung bedürfte, um sie auszuschließen.

2.3 Variante Stockborner Straße fehlt

Eine Variante, die im Planfeststellungsverfahren nur geringe Beachtung gefunden hat, ist die Variante Stockborner Straße (Erläuterungsbericht; S. 19-21). In dieser Alternative würde der Radweg ab der Kreuzung der Hübelstraße (Rodenbach) in Richtung Osten auf der Stockborner Straße und dem anschließenden Wirtschaftsweg weiterführen. Anstelle einer Wiedereinmündung auf die Bahntrasse, wie im Luftbild der Planungsunterlagen verdeutlicht (siehe unten), könnte man zudem bis zur Kreuzung Neue Straße den in unmittelbarer Nähe parallel verlaufenden Feldweg nutzen. Dadurch würde man die gesamte kartierte Hauptpopulation der Mauereidechse und der Schlingnatter umgehen und sich somit aufwendige und teure Ausgleichsmaßnahmen ersparen. Ebenfalls erhalten blieben die Hecken und Sträucher auf der Bahntrasse des Abschnitts Bahnhofstraße für die ansässigen Vogelarten und Säugetiere, die diese zur Nahrungssuche und als Unterschlupf nutzen. Zudem würden auch Amphibien geschont, die sich im Bereich des Rodenbachs und den anliegenden Tümpeln auf Höhe der Bahnhofstraße aufhalten. Der Wirtschaftsweg ist bereits teilweise asphaltiert und wird lediglich von einem Landwirt genutzt, weswegen nur ein geringes Konfliktpotential mit landwirtschaftlichem Verkehr entstünde. Um Strecke und Steigungen zu vermindern könnte man den Weg zum Ende hin begradigen und die sich ergebene Fläche als Ausgleichsmaßnahme aufwerten (s. Luftbild, unten). Diese Begradigung müsste keinen Unterbau für landwirtschaftlichen Maschinen enthalten, sondern nur den einer Pendleradroute. Die dadurch ungenutzten Wirtschaftswege blieben für den landwirtschaftlichen Verkehr erhalten. Abschließend ist es sinnvoll den Radweg, über den unmittelbar parallel zur Bahntrasse verlaufenden Wirtschaftsweg bis zur Kreuzung Neue Straße verlaufen zu lassen (s. Kapitel 2.2).

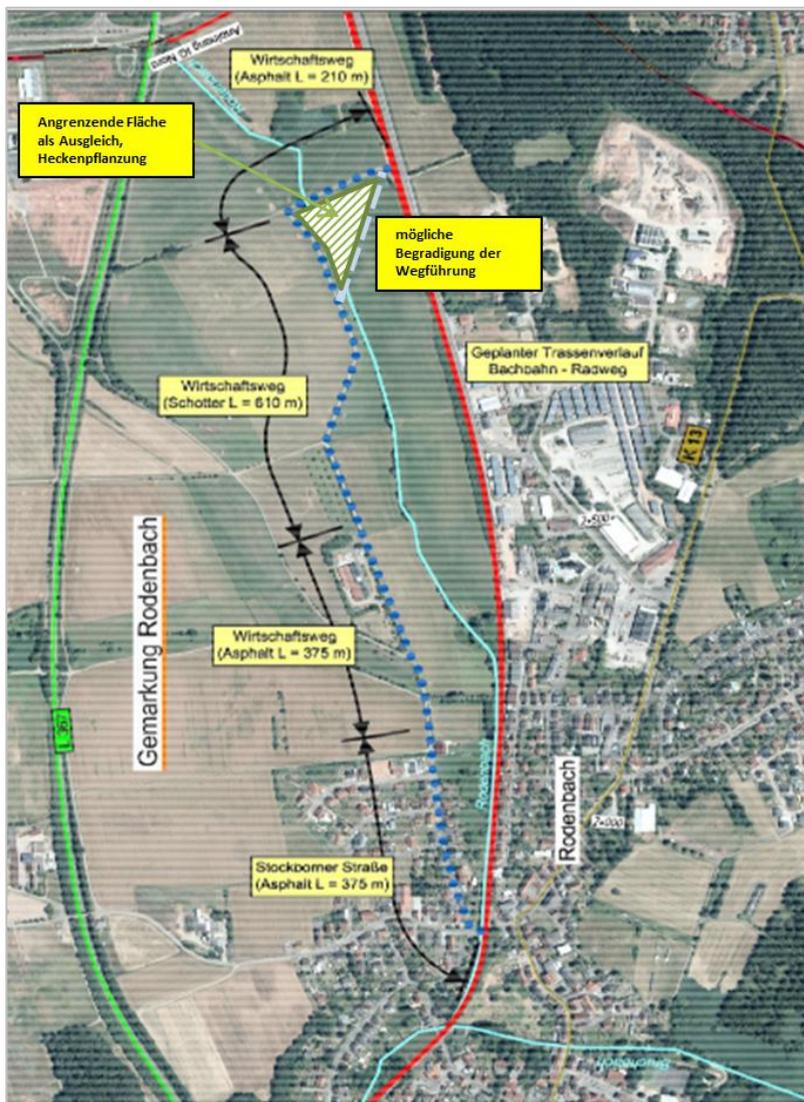


Abbildung: Luftbild der Variante Stockborner Straße mit eigenen Änderungsvorschlägen zur Verbesserung der Akzeptanz und Ausgleichsmaßnahmen (Quelle: Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens, S. 20).

Wie in anderen Streckenabschnitten ebenfalls vorgesehen, würde man hier den Radweg für die doppelte Nutzung verbreitern und bei Radfahrern und Landwirten für gegenseitige Rücksicht appellieren. Auf den ca. 375 m der Stockborner Straße gibt es zwar Wohnbebauung, jedoch handelt es sich insgesamt um wenige Wohnhäuser mit geringem Verkehrsaufkommen, da Anwohner zum Teil das Wohngebiet über die Hübelstraße verlassen. Ein Vorfahrtsgebot könnte für die Stockborner Straße dennoch sinnvoll sein, um den Radfahrern eine zügige Passage zu ermöglichen. Die Route wird bisher stets problemlos von Fahrradfahrern genutzt und ist dementsprechend auch bei der lokalen Bevölkerung bereits bekannt und mit weiteren Feldwegen als Alternativrouten für den touristischen Verkehr vernetzt. Ebenfalls von Vorteil ist die landschaftlich ansprechendere Umgebung mit Ausblick auf Wiesen und Sträucher, die insbesondere dem touristischen Verkehr zuträglich wäre. Die geplante Führung auf der ehemaligen Bachbahntrasse verläuft hingegen durch eine feuchte Niederung, die durch die unmittelbar anliegenden Wohnhäuser und dem IG Hühnerbusch größtenteils im Schatten liegt und im Winter auch tagsüber Bodenfrost begünstigt.

Alles in allem sehen Naturschutzverbände in der Alternative Stockborner Straße großes Potential, da sie die Hauptpopulation der geschützten Mauereidechsen und Schlingnattern umgeht, sowie das Habitat für Amphibien, Vögel und Säugetiere schont. Die resultierenden Einsparungen bei den Artenschutzmaßnahmen können wiederum für den Ausbau des bereits gut etablierten Wirtschaftsweges genutzt werden.

2.4 Variante Weilerbach – Rodenbach fehlt

Auch für den westlichsten Abschnitt Weilerbach – Rodenbach des geplanten Radweges sind Alternativen möglich, die Artenschutzkonflikte minimieren. Zunächst kann vom Einkaufs- und Gewerbegebiet Weilerbach kommend ein schon bestehender Asphaltweg hinter den Supermärkten genutzt werden und im weiteren Verlauf dem Schotterweg (der zu ertüchtigen wäre) Richtung NSG Krause Bruch gefolgt werden (s. nachfolgende Karte).



Abbildung: Alternative im westlichsten Abschnitt Weilerbach bis NSG Krause Bruch, Vermeidung von Artenschutzkonflikten insbesondere mit Reptilien (Zauneidechse, Schlingnatter) und Amphibien (NSG Krause Bruch).

In diesem Abschnitt wurde die stillgelegte Gleistrasse als Lebensraum von Zauneidechse und Schlingnatter nachgewiesen. Der Umbau zum Radweg müsste mit einem sehr massiven Eingriff in den Schotterdamm erfolgen, denn die Gleise liegen deutlich höher als das Umgebungsgelände und somit ist ein tiefes Abtragen des Schotterdamms erforderlich, um die notwendige Radwegbreite zu realisieren. Vom festgestellten Reptilienlebensraum bliebe dabei nichts übrig!

Ferner fehlt in den Planungsunterlagen die aus der Nähe zum Feuchtgebiet NSG Krause Bruch notwendige Untersuchung von Amphibien und die Abwägung resultierender Artenschutzkonflikte bei Ausbau der Bahntrasse zum Radweg. Langjährige Kenner des NSG Krause Bruch (Flächen teilweise im Besitz des NABU Weilerbach) wissen hier allein um das Vorkommen von vier (!) Molcharten.

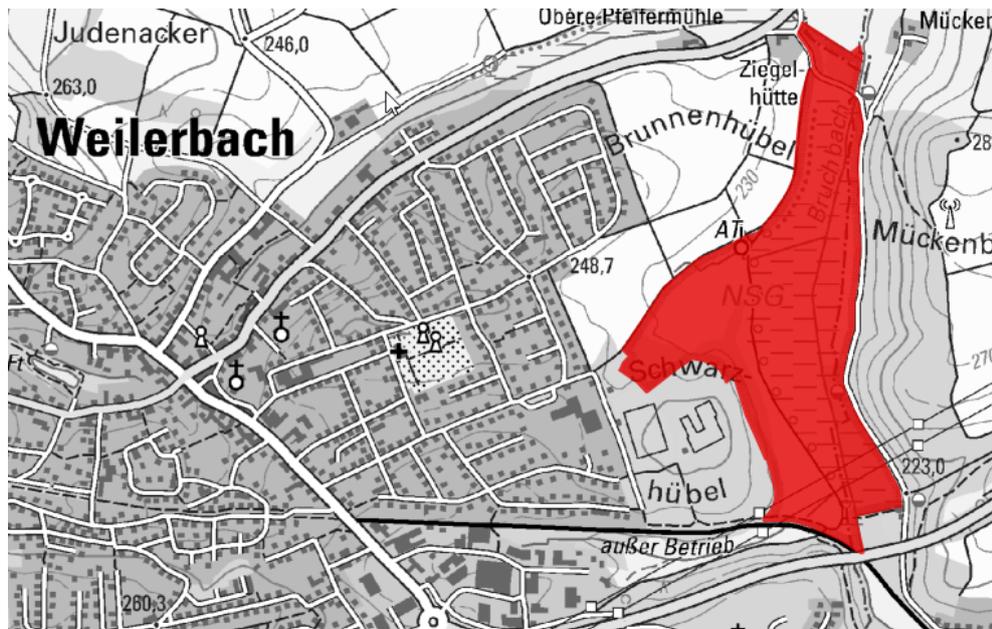


Abbildung: Die Gleistrasse führt direkt am feuchten NSG Krause Bruch vorbei, Konfliktpotenzial mit Amphibien muss untersucht und abgewogen werden.

Die Ertüchtigung des Schotterweges bietet sich auch deshalb an, weil dieser frei von landwirtschaftlichem Verkehr ist. Der NABU Weilerbach besitzt anliegende Flächen und würde einer Ertüchtigung des Schotterweges nicht widersprechen.

Im weiteren Verlauf Richtung Rodenbach nutzen Radfahrer derzeit die in der folgenden Abbildung eingezeichnete Strecke über den Waldweg Rodenbach – Ziegelhütte (wichtige Anbindung des Radverkehrs Richtung Pfeifertal / Lautertal) und in der Ortslage Rodenbach die verkehrssarme Hübelbrunnenstraße. Auch diese schon bestehende Radroute muss im Hinblick auf die Minimierung der Konflikte mit dem Artenschutz (hier Amphibien und Wildkatze) untersucht werden.

Ein weiterer Vorteil dieser Variante ergibt sich in der Möglichkeit mit der direkten Verknüpfung mit der zuvor in Abschnitt 2.3 dargestellten Variante Stockborner Straße.

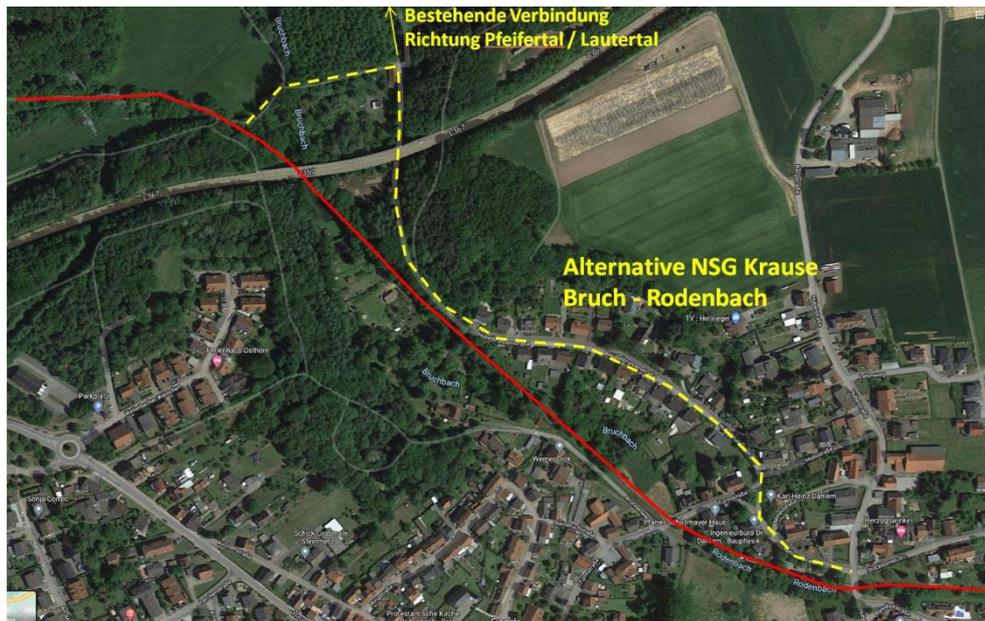


Abbildung: die derzeit genutzte Radroute Rodenbach mit der wichtigen Anbindung Richtung Pfeifertal / Lautertal muss hinsichtlich Artenschutzkonflikten untersucht und abgewogen werden.

3 Variantenabwägung der im Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Trassenführung auf der Gleistrasse zwischen Erfenbach und Stadtgrenze bei Siegelbach

Im Streckenabschnitt zwischen der Stadtgrenze am westlichen Rand von Siegelbach und dem westlichen Ortsrand von Erfenbach fehlt nicht nur die Abwägung mit der vorgeschlagenen Variante der Verbände, siehe Kapitel 2.1.

Bei der Abwägung der Streckenführung auf der Gleistrasse zur Variante B wurden nach Auffassung der Verbände auch genehmigungsrelevante Fehler gemacht. Dies betrifft nicht nur Lücken in der Erfassung, sondern auch Fehler in der Planung, Fehler in der Bewertung und bei der Kostenschätzung. Diese Abwägungs- und Planungsfehler betreffen nicht nur die Beurteilung der Trassenführung auf der Gleistrasse im Vergleich zur Variante B, sondern würden auch eine Abwägung zum Vorschlag der Naturschutzverbände (Kapitel 2.1) betreffen.

Da das Projekt mit öffentlicher Förderung (81-90%) und der Rest ebenfalls mit öffentlichen Mitteln umgesetzt wird, ist der Verzicht der Planungsträger auf einen Vergleich der Varianten bezüglich „Bau- und Unterhaltungskosten, Grunderwerbskosten, Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Streckenlängen und dergleichen mehr“ (Erläuterungsbericht, Kapitel „Variantenvergleich“, Seite 28) ein Skandal!

Wir halten die Abwägungsfehler in mehreren Bereichen für so gravierend, dass daraus resultierend eine Streckenplanung nicht genehmigt werden darf!

3.1 Eingriffe in den Artenschutz bei der geplanten Streckenführung auf der Bahntrasse

„Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG sind nicht gegeben, da umfangreiche Sicherungs-/ Schutz- und sonstige Vermeidungsmaßnahmen abgeleitet wurden.“ (UVP-Bericht, Seite 10). Diese Aussage auf im UVP-Bericht verwundert die Verbände sehr. Denn derartige Eingriffe nach § 44 BNatSchG sind in diesem Abschnitt bei der geplanten Streckenführung erheblich. Sonst bedürfte es ja gerade nicht der Abschnitte zu Vermeidungsmaßnahmen (Seite 11 UVP-Bericht) und zu CEF- und anderen

Kompensationsmaßnahmen (Seite 12 ff UVP-Bericht). Selbst bei teilweiser Vermeidung und bei Ausgleichsmaßnahmen wäre der Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG erfüllt und es wäre (ohne zumutbare Alternative und bei ausreichender Begründung des Vorhabens bei den streng geschützten Arten eine Entscheidung zur Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs.7 BNatSchG.

Formulierungen im UVP-Bericht wie beispielsweise „Mit einer auf die Bahntrasse beschränkten Bauweise können die Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert werden.“ (UVP-Bericht, Kapitel Umweltauswirkungen, Seite 17) halten die Naturschutzverbände für falsch und völlig inakzeptabel. Hier wird eine Streckenführung beschönigt, die gravierende Nachteile für den Artenschutz hat. Gerade durch die hier gewählte Streckenführung auf der Bahntrasse kommt es in diesem Abschnitt zu erheblichen Eingriffen, die bei der Alternative leicht vermeidbar wären. Derartige **unrichtige Behauptungen und Beschönigungen** des wohl gewünschten Streckenverlaufs ziehen sich leider durch die gesamten Planungsunterlagen.

Da im hier behandelten Streckenabschnitt eine gute Variante ohne erhebliche Eingriffe in den Artenschutz möglich ist, beschreiben wir folgend die Betroffenheit von Arten durch die in der vorliegenden Planung gewählte Streckenführung auf der Bahntrasse in diesem Streckenabschnitt.



Abbildung: aus UVP-Bericht Seite 3: Übersichtskarte mit Untersuchungsabschnitten

3.1.1 Gehölze als Nahrungs- und Bruthabitat

Im UVP-Bericht auf Seite 17 zum Schutzgut Tiere/Pflanzen wird ausgeführt: „Durch das Bauvorhaben kommt es überwiegend zur Inanspruchnahme veränderter Bodenstandorte. ... In großen Streckenanteilen ist die Bahntrasse aber gehölzfrei. In den Bereichen mit Verbuschung handelt es sich um Gehölzaufwuchs der Dammböschungen, der an einigen Standorten mit der Breitenausdehnung auch den Gleiskörper überdeckt. Die Flächenanteile mit Gehölzwuchs innerhalb des Gleiskörpers bzw. im Bereich der künftigen Radwegtrasse sind dabei relativ gering. Die bahnbegleitenden Gehölze haben unterschiedliche Wertigkeiten für Vögel; nur Bestände mit günstigen Biotopen im Umfeld zeigen deutlich erhöhte Artendichten.“

In Präsentationen des Planungsträgers wurden zumeist Bilder gezeigt, die die Bahntrasse mit wenig Bewuchs zeigen.

Gerade für diesen Streckenabschnitt entlang des Frauenwiesbachs (L13, L14) trifft es nicht zu, dass der Gehölzbewuchs gering ist. Auf diesem Abschnitt ist die Bahntrasse alles andere als gehölzfrei. Insbesondere auf mehreren Abschnitten im Bereich L13 und L14 ist der Gleiskörper stark mit Bäumen

und Strüchern bewachsen.



Abbildungen: überwucherte Streckenabschnitte

Die Beeinträchtigung und Verluste der Gehölze werden nach Auffassung der Verbände für den Abschnitt zwischen Kästenbergstraße und B270 bei Erfenbach (Abschnitte L13 und L14) in der Planung in erheblichen Teilstrecken völlig falsch eingeschätzt. Dies betrifft die notwendige Baumaßnahme, denn die jetzigen Gleise liegen teilweise auf einem gegenüber dem Gelände erheblich erhöhten Gleisbett. „Für die Streckenplanung auf der ehemaligen Bachbahntrasse ist eine befestigte Breite von 3,0 m vorgesehen. Hinzu kommen beidseits Bankette aus Mineralgemisch mit 0,5 m.“ (UVP-Bericht, Seite 7 und weitere). Um statt der jetzt vorhandenen Gleisbreite auf die notwendige Breite von insgesamt 4m zu kommen (3m befestigt + 2x0,5m Bankette) müsste entweder das Gleisbett entsprechend abgetragen werden oder der Gleiskörper erheblich verbreitert (angeschüttet) werden. In beiden Fällen käme es zu einem erheblichen größeren Verlust der Gehölze. Daher ist die Aussage in den Planungsunterlagen „Aber der vorhandene Dammkörper bleibt in seinen bisherigen Abmessungen erhalten; keine zusätzliche Inanspruchnahme erforderlich.“ (UVP-Bericht, Seite 7) offensichtlich in diesen Bereichen falsch.

Insbesondere der **Gleisabschnitt zwischen Kästenbergstraße und Unterquerung der L367** erhebt sich dammartig auf über 4m gegenüber dem Umfeld um kurz westlich der L367 den Frauenwiesbach mit einem zu ertüchtigenden Brückenbauwerk zu überqueren. Daher müsste in diesem Abschnitt entweder der Radweg sehr schmal bleiben (vermutlich ist über die Brücke sowieso ein Engpass, der so nicht in der Variantenabwägung berücksichtigt wurde!) oder ein Anschütten südlich des bestehenden Gleiskörpers von der Kästenbergstraße bis zum Brückenbauwerk Frauenwiesbach und von dort bis etwa unter die L367 wäre notwendig. Damit wären die Gehölze südlich der Gleise gerade in diesem für Vögel bedeutenden Abschnitt vernichtet.



Abbildungen: Gleisabschnitt zwischen Kästenbergstraße und Unterquerung der L367
Das Gleisbett südlich von In den Flachsäckern zwischen Kästenbergstraße bis unter die L367 erhebt sich auf einem Damm bis gut 4m um den Frauenwiesbach mit einem Brückenbauwerk überqueren zu können.





Abbildung: erhöhte Gleisabschnitte zwischen L367 und B270

Aber auch **im weiteren Verlauf Richtung Erfenbach zwischen L367 und B270** liegt das Gleisbett streckenweise deutlich erhöht. Eine Radwegführung ohne Absenkung (es geht ja laut Abwägung darum Höhenunterschiede zu vermeiden) bedeutet eine Verbreiterung des Gleiskörpers mit nicht berücksichtigten Kosten und erheblichen Verlusten der Gehölze. Daher ist in den Planungsfeststellungsunterlagen beispielsweise in 09.2_Massnahmenplan_13.pdf ein „geplantes Gelände links, L=150m“ eingezeichnet. In den Kosten der Varianten sind diese Geländer und Brückenertüchtigung und Aufschüttungen leider nicht aufgeführt.



Abbildung: erhöhte Gleisabschnitte zwischen L367 und B270

Weiteres zu diesem Problem der erhöhten Gleisführung folgt in Kapitel 3 zur fehlerhaften Variantenabwägung im gleichen Streckenabschnitt. Außer der dadurch fehlerhaften Berücksichtigung der Eingriffe entstehen technische Probleme, Kosten für Baumaßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen und Gefährdungen durch Sturzmöglichkeiten in das Gefälle, streckenweise notwendige Geländer mit Gefährdung bei senkrechten Pfosten, Engpässe für Überhol- und Gegenverkehr, ...

3.1.2 Röhricht (nach § 30 BNatSchG besonders geschützt) als Nahrungs- und Bruthabitat

Zum östlichen Bereich der geplanten Trassenführung (L14 + L15) steht im UVP-Bericht (Seite 5): „Der Frauenwiesbach (bei Erfenbach) hat seine besondere Wertigkeit durch die flächigen **Röhrichtgesellschaften mit besonderer Bedeutung für die Vogelfauna.**“ Das sehen die Verbände genauso.

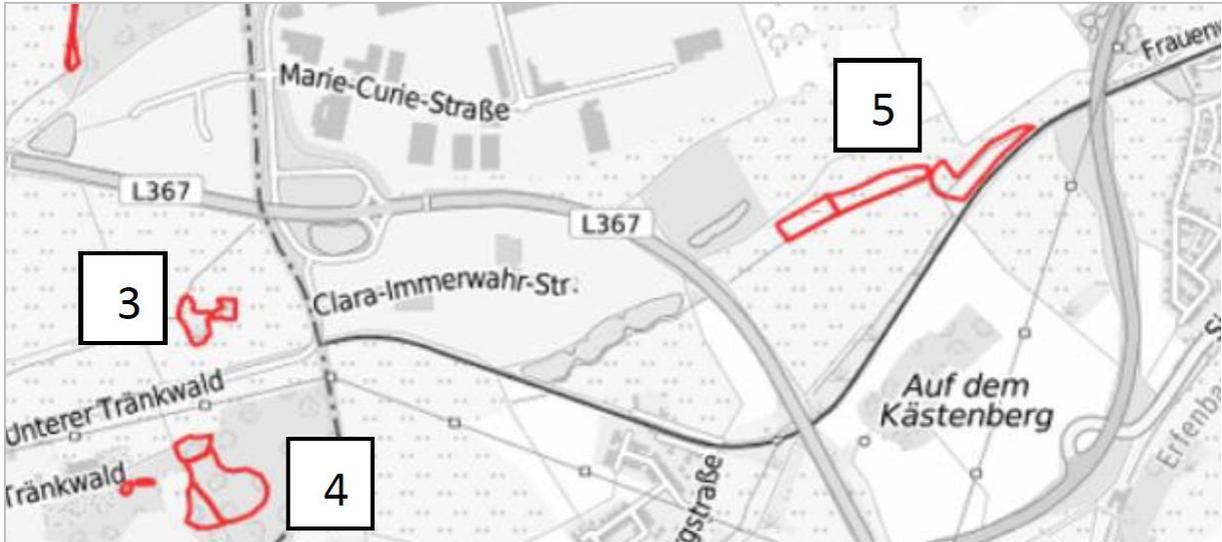


Abbildung (aus UVP-Bericht, Seite 6): Nummer 5: Röhrichte westlich Erfenbach

Umso mehr verwundert, dass auf den Ausgleich der auf Röhrichte angewiesenen Vogelarten überhaupt nicht eingegangen wird. Bei diesen Röhrichten handelt es sich um nach § 30 BNatSchG „besonders geschützte Biotop“. Dadurch soll nicht allein die entsprechende Schilfart geschützt werden, sondern der Lebensraum für zahlreiche darauf angewiesene Arten. Der Schutz bedeutet zudem, dass es sich um einen seltenen Lebensraum handelt, in dem üblicherweise die darauf angewiesenen Arten oft ebenfalls selten oder sogar bedroht sind. Da diese Arten teilweise schwer zu erfassen sind, sollte hier grundsätzlich von einer Betroffenheit potenzieller Arten ausgegangen werden.

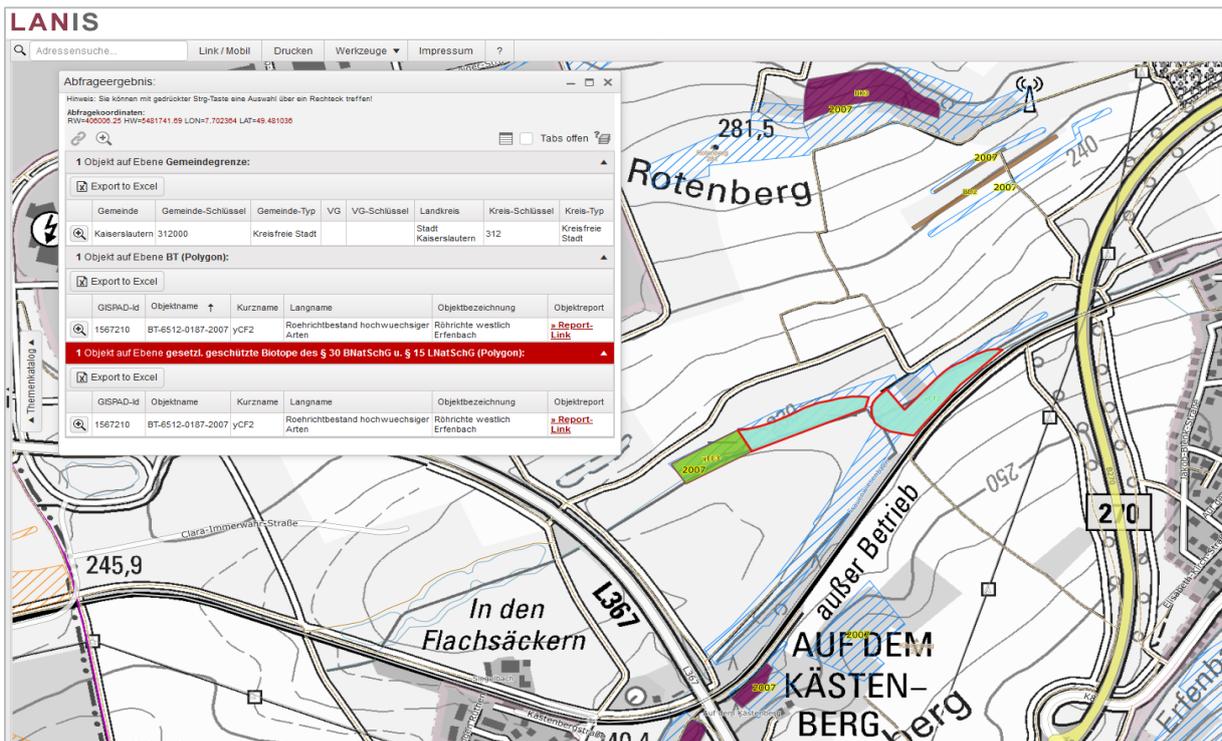


Abbildung: Abfrage der geschützten Biotop im LANIS

Die in der Planung aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen gehen auf die Betroffenheit dieser Biotope nicht ein. Durch die Geschwindigkeit der Radfahrer, insbesondere bei sportlicher Fahrweise oder bei der Zielgruppe der Radpendler (zukünftig zunehmend mit E-Bikes noch schneller!) ist von der Vergrößerung empfindlicher Vogelarten in diesen dicht an der Strecke liegenden Brut- und nahrungsräumen auszugehen. Die nächsten Röhricht-Lebensräume sind erst in ca. 1,7km an der Lauter zu finden.

Stattdessen schreibt das Planungsbüro „Geschützte Biotope sind anlagebedingt nicht betroffen“ (UVP-Bericht, Seiten 9-10). Hier mag „anlagebedingt“ ja zu Recht bedeuten, dass sie nicht durch Baumaßnahmen betroffen sind, doch damit auf Auswirkungen nicht weiter einzugehen ist fachlich nicht akzeptabel.

Es handelt sich daher nach Auffassung der Verbände bei diesen § 30-Röhrichten um einen vermeidbaren, schweren und nicht ausgeglichenen Eingriff in geschützte Arten und Lebensräume.

3.1.3 Lücken bei der Kartierung

Die vom Planungsbüro kartierten Arten sind nicht vollständig und daher auch die Ausgleichsmaßnahmen unzureichend. Weiteres dazu im Kapitel 4: Kartierung und Kapitel 5: Umsiedlungs- und Ausgleichsmaßnahmen.

3.2 Fehler in der Abwägung der betrachteten Varianten

Die betrachtete Variante B wurde nach Ansicht der Verbände mit einer Streckenführung ausgewählt, die möglichst viele Nachteile haben sollte. So wurden die beiden rechtwinkligen Kurven nicht begradigt (siehe Kapitel 2.1.2.1) und in den Unterlagen für die politischen Gremien dies mit Grunderwerb von 15-20 Eigentümern begründet. Dies ist falsch (mündl. Aussage Hr. Ruhland (Stadt): 2-3).

So kommt es dazu, dass hier eine naturverträgliche Variante gar nicht berücksichtigt wird. Eine realistische Betrachtung, Berechnung und Prüfung auf eine mögliche Alternative zur Bahnlinie wurde unserer Einschätzung nach nicht vorgenommen.

Im Vergleich wird auch ein enormer Höhenunterschied behauptet. Dabei wird (bewusst?) vernachlässigt, dass die vorgeschlagene Begradigung den höchsten Bereich deutlich abschneiden würde. Auf die zugehörige Strecke betrachtet ist die Steigung bei Begradigung nur noch gering und bei zunehmender E-Bike-Nutzung bei Radpendlern völlig unerheblich. Bei einer Streckenlänge von ca. 1km ist ein Höhenunterschied von ca. 12-14m zu überwinden. Die Bewertungsmatrix des Planungsbüros führt bei den Kriterien „Steigungsverhältnisse“ und „Geradlinigkeit“ somit bewusst zu einer schlechteren Bewertung.

Die vom Planungsträger als „kurvenreiche und steigungsintensive Streckenführung“ bezeichnete Mangel der „Variante B“ wäre mit dem Vorschlag der Naturschutzverbände, das Stück zu begradigen, vom Tisch.

Die Darstellung des Planungsbüros zum Höhenunterschied zwischen Siegelbach und Erfenbach in den Beschlussvorlagen der städtischen Gremien ist aus Sicht der Verbände ein Präzedenzbeispiel für die Variantenabwägung und manipulative Darstellung der Planungsträger und des Planungsbüros gegenüber Entscheidungsträgern zur Zielerreichung der gewünschten Trassenvariante.

Höhenunterschied:

Siegelbach – Erfenbach über Bahntrasse:	17 Meter
Siegelbach – Erfenbach über Wirtschaftsweg:	19 Meter (+ 12 %)

Steigung/Gefälle:

Siegelbach – Erfenbach über Bahntrasse:	1 %
Siegelbach – Erfenbach über Wirtschaftsweg:	bis zu 9 % (+900 %)

Grunderwerb:

Siegelbach – Erfenbach über Bahntrasse:	Bahntrasse befindet sich im Eigentum der Stadt
Siegelbach – Erfenbach über Wirtschaftsweg:	Grunderwerb von 15 - 20 Eigentümern erforderlich

Abbildung: Kopie aus der Beschlussvorlage für den Ortsbeirat Erfenbach am 24.06.2020

Würde durch die Begradigung des Wirtschaftswegs die Kuppe mit ca. 5m Höhenunterschied abgeschnitten, so wäre der Höhenunterschied der Variante „Wirtschaftsweg“ geringer. Wirklich frech und irreführend ist die Prozentangabe. Eine Prozentangabe im Vergleich sagt hier gar nichts aus, bestenfalls die Steigung. Doch auch die Steigung berücksichtigt zunächst nicht die mögliche Verringerung der Kuppe bei der Begradigung. Die Steigung ist aus beiden Fahrtrichtungen sehr unterschiedlich. Hier dann nur die höhere Steigung aus Richtung Erfenbach aufzuführen, ist eindeutig fachlich fragwürdig und im Ergebnis manipulierend.

Irreführend als Problem zahlreicher Landwirte wird von den Planungsträgern angeführt: „Auf Anfrage hat sich der Bauern- und Winzerverband Rheinland-Pfalz Süd e. V. mit Schreiben vom 05.12.2017 und E-Mail vom 08.01.2020 gegen eine solche Führung des Radweges über bestehende Wirtschaftswege ausgesprochen.“ Diese Interessenvertretung vertritt vermutlich die Wünsche von 1-2 dort ansässigen Landwirten, die gar nicht abschätzen können, ob wirklich eine erhebliche Zunahme an Radfahrern zu ihren Anfahrtszeiten auf sie zukommt. Da die im Vorhaben aus Klimaschutzgründen anvisierten Radpendler ganz überwiegend zu und von ihren Arbeitsplätzen pendeln, sind die Zeiten auch überwiegend morgens und abends. Laut einer Bachelorarbeit der TU Kaiserslautern ist die zu erwartende Radpendlerzahl (leider) zwischen Siegelbach/Rodenbach/Weilerbach und Kaiserslautern sowieso nicht sehr groß. Laut mündlicher Information der Landwirtschaftskammer wurde dort von den Landwirten keine Befürchtung vorgetragen. Befragungen durch Naturschützer von Radfahrern, die diesen Weg regelmäßig nutzen, ergaben keine Konfliktpotentiale mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen.

Notwendige Wegbreite für gleichzeitige Nutzung von Landwirtschaft und Radverkehr

Die notwendige Wegbreite bei gleichzeitiger Nutzung eines Wirtschaftswegs für die Radroute wird vom Planungsbüro mit 4 m angegeben. „In den beiden insgesamt ca. 1.050 m langen Streckenabschnitten mit gleichzeitiger landwirtschaftlicher Nutzung wird eine Fahrbahnbreite von $B = 4,0$ m eingeplant um die Verkehrssicherheit für die Radfahrer zu gewährleisten.“ (Erläuterungsbericht, Seite 17). Diese Begründung für eine pauschale Festlegung und damit auch für grundsätzliche Kosten bei Nutzung von Wirtschaftswegen reicht den Naturschutzverbänden nicht.

Eine derartige Festlegung ist beispielsweise für die Verbindung P3-P4 (siehe Abbildung in Kapitel 2.1.3) völlig unnötig und kostentreibend. Begegnungen von Landwirtschaft und Radfahrern ließe sich bei Durch Verlagerung des nicht zu den dort direkt liegenden, beiden Feldern fahrenden Landwirtschaftsverkehrs auf die Strecke P3-P8 (grüne Strecke östlich der L367) käme es fast niemals zur gleichzeitigen Befahrung.

Bei der Streckenführung durch die Rückhaltebecken P2-P4 kann auf den Ausbau auf 4 m grundsätzlich verzichtet werden (siehe auch Kapitel 2.1.2.1). Sinnvoll wären allerdings 2 Haltebuchten mit Sitzgelegenheiten und Möglichkeiten die Fahrräder abzustellen.

Und auch auf der längsten Strecke P4-P5-P6-P7 müsste nicht auf 4 m ausgebaut werden, sondern bei 3 m Asphaltbreite (möglicherweise könnte der gegenwärtige Wirtschaftsweg sogar belassen oder nur geringfügig ertüchtigt werden, wären 3 bis 4 Verbreiterungen zum Ausweichen völlig ausreichend. In der Mitte wäre für eine Rast mit Blick auf das schöne Landschaftsbild eine Kombination der Ausweichbucht mit einer Sitzmöglichkeit und Fahrradabstellmöglichkeit eine schönere und vermutlich günstigere Lösung, als der Ausbau auf 4 m.

3.2.1 Fehler bei der Bewertungstabelle

In einer Bewertungsmatrix des Planungsbüros wurden verschiedene Kriterien aufgeführt, gewichtet und bewertet, um die möglichen Streckenvarianten gegeneinander abzuwägen.

	Kriterium	Gewichtung	Bachbahn-Trasse km 3+150 bis km 4+410		Variante A		Bachbahn-Trasse km 3+900 bis km 5+620		Variante B	
			Note	Wert	Note	Wert	Note	Wert	Note	Wert
Verkehrsqualität	Befahrbarkeit / Steigungsverhältnisse	3	5	15	4	12	5	15	3	9
	Erkennbarkeit / Geradlinigkeit	3	5	15	4	12	5	15	2	6
	Eigenständigkeit	3	5	15	3	9	5	15	2	6
Verkehrssicherheit	Kreuzungsstellen / Kurvigkeit	2	3	6	3	6	4	8	2	4
	Konfliktpotenzial Nutzungsansprüche	2	4	8	3	6	4	8	2	4
	Mitbenutzung Straßenflächen	3	4	12	3	9	5	15	0	0
Realisierungsfähigkeit	Notwendigkeit Grunderwerb	2	5	10	4	8	5	10	2	4
	Inanspruchnahme von Seitenflächen	1	5	5	3	3	5	5	2	2
	Nutzungskonflikte mit Dritten	1	4	4	3	3	4	4	2	2
Umwelterheblichkeit	Neuersiegelung / Lebensraumfunktion Boden	3	3	9	4	12	3	9	2	6
	Boden Arten/Biotope	3	0	0	4	12	3	9	4	12
	Mensch	3	0	0	4	12	2	6	3	9
	Landschaft	2	0	0	5	10	4	8	3	6
	Landschaftsbild	2	0	0	5	10	4	8	3	6
Gesamtwert			99		114		127		70	

Abbildung: Bewertungsmatrix des Planungsbüros mit eindeutigen 57-Punkte-Sieger Bachbahntrasse gegen Variante B

Diese Bewertungsmatrix ist fachlich nicht ausreichend qualifiziert oder sachkundig belegt (Quelle?) und bevorzugt beim Vergleich Variante B zur Gleistrasse stark und einseitig die Streckenführung auf der Gleistrasse. Es fehlen Kostenvergleiche, erhebliche und vermeidbare Eingriffe in den Artenschutz als KO-Kriterium, Sicherheitsempfinden bei Dunkelheit unter der L367 und weitere Argumente.

Diese Tabelle wurde von den Verbänden sofort bei der Präsentation im Ratssaal Kaiserslautern am 09.06.2020 stark kritisiert. Sowohl die Kriterien, ihre Gewichtung und Bewertung bevorzugen einseitig die Gleisvariante. Dass eine derartige Bewertungsmatrix auch völlig anders aussehen könnte, hat der NABU mit einer Alternativtabelle am 15.06.2020 vorgestellt und wenig später den Planungsträgern gesendet.

Bewertung der beiden Varianten zwischen Siegelbach und westl. Ortsrand Erfenbach aus Sicht des NABU, Entwurf						
Noten von 1=schlecht bis 5=gut			15.06.2020, 17:45			
	Kriterium	Gewichtung	Gleisverlauf		Alternative B	
			Note	Punkte, gewichtet	Note	Punkte, gewichtet
Verkehrsqualität	Befahrbarkeit / Steigungsverhältnisse	3	3 ^{*1}	9	3	9
	Erkennbarkeit / Geradlinigkeit / Kurvigkeit	3	5	15	5	15
	Eigenständigkeit	1	3 ^{*2}	3	1	1
Verkehrssicherheit	Kreuzungsstellen	2	3	6	3	6
	Konfliktpotential Nutzungsansprüche	1	3 ^{*2}	3	2	2
	Sicherheitsgefühl bei schwachen Lichtverhältnissen	2	2 ^{*4}	4	4	8
	Risiko bei Stürzen	2	2 ^{*5}	4	4	8
	Mitbenutzung Strassenflächen	identisch mit Eigenständigkeit oder Konfliktpotential für den betrachteten Abschnitt	-	-	-	-
Realisierungsfähigkeit	Notwendigkeit Grunderwerb	1	5	5	3	3
	Inanspruchnahme von Seitenflächen	1	5	5	4	4
	Nutzungskonflikte mit Dritten	entspricht Konfliktpotential / Nutzungsansprüche	-	-	-	-
Umweltherheblichkeit	Neuversiegelung / Bodenfunktionen	3	1 ^{*3}	3	3 ^{*3}	9
	Betroffenheit von Biotopflächen	3	1	3	5	15
	Beeinträchtigung von Habitatfunktionen	3	1	3	5	15
	Landschaftsbild	2	3	6	3	6
Summe (mehr=besser)				69		101
Bewertung des Büros				127		70

Eigenständigkeit und Konfliktpotential/Nutzungsansprüche wurde in der Gewichtung reduziert, da dies weitgehend das Gleiche ist und sonst zu einer zu starken Gewichtung führt. Auch das Kriterium Mitbenutzung ist im betrachteten Abschnitt das Gleiche und würde zu einer zu starken Gewichtung führen.

^{*1} Bewertung der Steigung am Wasserwerk Siegelbach führt zur Abwertung
^{*2} Im Bereich westl. der L367 auf bereits und zukünftig gut frequentierten Wegen
^{*3} Beim Verlauf auf den Gleisen muss nur das Stück von Kästenbergstr. Bis hinter die L367 nicht versiegelt werden. Bei der Alternativroute muss die Begradigung neu versiegelt werden. Dafür könnte der dort bisher versiegelte Wirtschaftsweg entfallen und entsiegelt werden.
^{*4} Der unbeleuchtete Bereich unter der L367 und folgend zwischen den Büschen ist bei Dämmerung und Dunkelheit zumindest für Frauen und Kinder vermutlich mit Unsicherheit oder Ängsten verbunden.

Quelle: NABU Kaiserslautern

Abbildung: Gegenvorschlag des NABU vom 21.06.2020 mit 32-Punkte-Sieg der Alternative B. siehe nachfolgende Tabelle

**Bewertung der beiden Varianten zwischen Siegelbach und westl. Ortsrand Erfenbach
aus Sicht des NABU, Entwurf vom 21.06.2020**

	Kriterium	Gewichtung	Gleisverlauf		Alternative B	
			Note	Punkte, gewichtet	Note	Punkte, ge- wichtet
Verkehrs- qualität	Befahrbarkeit / Steigungsverhält- nisse	3	3 * ¹	9	3	9
	Erkennbarkeit / Geradlinigkeit / Kurvigkeit	3	5	15	5	15
	Eigenständigkeit	1	3 * ²	3	1	1
Verkehrssi- cherheit	Kreuzungsstellen	2	3	6	3	6
	Konfliktpotential Nutzungsansprü- che	1	3 * ²	3	2	2
	Sicherheitsgefühl bei schwachen Lichtverhältnissen	2	2 * ⁴	4	4	8
	Risiko bei Stürzen	2	2 * ⁵	4	4	8
	Mitbenutzung Strassenflächen	identisch mit Ei- genständigkeit oder Konfliktpo- tential für den betrachteten Ab- schnitt	-	-	-	-
Realisie- rungsfähig- keit	Notwendigkeit Grunderwerb	1	5	5	3	3
	Inanspruchnahme von Seitenflächen	1	5	5	4	4
	Nutzungskonflikte mit Dritten	entspricht Kon- flikt-potential / Nutzungs-an- sprüche, siehe oben	-	-	-	-
Umwelter- heblichkeit	Neuersiegelung / Bodenfunktionen	3	1 * ³	3	3 * ³	9
	Betroffenheit von Biotopflächen	3	1	3	5	15
	Beeinträchtigung von Habitatfunktio- nen	3	1	3	5	15
	Landschaftsbild	2	3	6	3	6
Kosten	Kosten	3	?	?	?	?
Summe				69		101
Bewertung des Büros				127		70

Legende zur Tabelle:

- Noten von 1=schlecht bis 5=gut

- Die Alternative B ist der Vorschlag der Naturschutzverbände von der westlichen Stadtgrenze bis zur B270.
- Bei der Bewertung des Büros wurde nicht die begradigte Streckenführung der Variante beurteilt, obwohl dies seit über zwei Jahren diskutiert wird und dem Büro auch bekannt ist (siehe Kapitel 2.1.2.1).
- Eigenständigkeit und Konfliktpotential/Nutzungsansprüche wurde in der Gewichtung reduziert, da dies weitgehend das Gleiche ist und sonst zu einer zu starken Gewichtung führt.
- **Zudem gibt es vielleicht sogar Kriterien, die direkt als KO-Kriterium bewertet werden könnten. Dies sind beispielsweise sehr schlechte Kreuzungen (Gefahr, Akzeptanz) oder starke und nicht ausgleichbare Eingriffe in den Artenschutz bei Möglichkeiten zu Alternativen.**
- *1 Bewertung der Steigung am Wasserwerk Siegelbach führt zur Abwertung
- *2 Im Bereich westl. der L367 auf bereits und zukünftig gut frequentierten Wegen
- *3 Beim Verlauf auf den Gleisen muss nur das Stück von Kästenbergstr. bis hinter die L367 nicht versiegelt werden, alles andere jedoch schon! Bei der Alternative B muss die Begradigung des Wirtschaftswegs (2 Ecken) neu versiegelt werden. Dafür könnte der dort bisher versiegelte Wirtschaftsweg entfallen und entsiegelt werden.
- ***4 Der unbeleuchtete Bereich unter der L367 und folgend zwischen den Büschen ist bei Dämmerung und Dunkelheit zumindest für Frauen und Kinder vermutlich mit Unsicherheit oder Ängsten verbunden. Auch dies könnte ein KO-Kriterium sein.**
- *5 Bei einem Sturz oder Unfall ist das Stürzen abwärts ins seitliche Schotterbett der Bahnstrecke erheblich gefährlicher als auf dem ertüchtigten Wirtschaftsweg. Hinzu kommt die Gefahrensituation auf der Brücke über die L367.

Als wichtig für die Akzeptanz wollen wir das Sicherheitsgefühl auf der Strecke noch einmal hervorheben. **Der unbeleuchtete Bereich unter der L367 und folgend zwischen den Büschen ist bei Dämmerung und Dunkelheit zumindest für Frauen und Kinder vermutlich mit Unsicherheit oder Ängsten verbunden.** Da die Rad-Route unter der völlig richtigen Begründung des Klimaschutzes den Wechsel von Pendlern vom Auto zum Fahrrad/E-Bike adressiert, wird dieser Radverkehr in etwa 5 Monaten morgens und abends in der Dämmerung oder Dunkelheit stattfinden. Die Gleisvariante mit nahezu durchgehendem Sichtschutz zwischen Siegelbach und Erfenbach sehen wir hier als sehr problematisch für das Sicherheitsgefühl insbesondere bei Frauen und Kindern. Schon jetzt ist die Atmosphäre unter der L367 tagsüber für einige befragte Spaziergänger ziemlich unangenehm. Extrem wäre es, wenn es zu einem Vorfall oder Gerüchten käme. Dann wäre die gesamte Route hier gescheitert! Wir Naturschutzverbände stellen uns die Frage, ob bei dieser Streckenvariante die Akzeptanz zu vielen Stunden des Jahres fehlen könnte und damit wäre das Ziel verfehlt.

Vermutlich würde eine neutrale, fachliche Variantenbewertung wohl dazwischen liegen. Diese hier beurteilt allerdings die längere, nicht begradigte Variante B und nicht die favorisierte Variante der Naturschutzverbände.

Kurzbeurteilung zu den Beurteilungen des Variantenvergleichs Gleistrasse-Variante B (bzw. zu einer anderen Variante zwischen P2 und P7) in den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens (Erläuterungsbericht, Seite 28ff):

- Kostenvergleich fehlt
- Streckenlängen berücksichtigen keine anderen Varianten und wären dann völlig anders
- Raumstrukturelle Wirkungen sind falsch eingeschätzt. Insbesondere die Variante der Naturschutzverbände mit Ausweibuchten und Rastmöglichkeit bei P5 wäre erheblich besser. Die zusammenfassende Wertung müsste dann entgegengesetzt ausfallen.
- Die Befahrbarkeit hat bei der Gleisvariante eine Problemstelle am Ende der Kästenbergstraße mit einem Versatz vom Wirtschaftsweg auf die Gleistrasse bei gleichzeitiger Querung von

Anlieger- und Landwirtschaftsverkehr. Die Variante der Naturschutzverbände hätte eine Problemstelle mit deutlich geringerem Verkehrsaufkommen nur durch die Landwirtschaft bei P8.

- Befahrbarkeit und Steigung wären weitgehend gleich.
- Erkennbarkeit und Geradlinigkeit wären auch weitgehend gleich, möglicherweise bei der Variante der Naturschutzverbände sogar geringfügig besser.
- Eigenständigkeit ist eine unnötige Dopplung von Befahrbarkeit
- Verkehrssicherheit ist einerseits eine Dopplung von Befahrbarkeit. Andererseits könnte hier auch die Unfall- bzw. Absturzsicherheit beurteilt werden, die durch die erhöhte Streckenführung der Gleistrasse zwischen P3 und L367 und in kleineren Bereichen weiter bis P7 für diese zu einer erheblichen Abwertung führen müsste. Dies ist völlig falsch bewertet worden!
- Die Kriterien Kreuzungsstellen, Kurvigkeit, Konfliktpotential Nutzungsansprüche, Mitbenutzung Straßenflächen sind weitgehend Dopplungen, die einseitig die Gleistrasse mehrfach bevorzugen. Sie sind für einen objektive Vergleich anders zusammenzufassen.
- Realisierungsfähigkeit: Diese Einschätzung zugunsten der Gleistrasse halten wir für falsch. Der gravierende Eingriff in den Artenschutz bei einer möglichen, guten Alternative lässt diese Streckenführung als nicht realisierbar erscheinen. Selbst bei Ausnahmegenehmigung wäre der Kompensationsbedarf mit Erwerb der notwendigen Flächen deutlich schwerer realisierbar, als die Variante der Naturschutzverbände.
- Die Umweltverträglichkeit ist eindeutig zugunsten der Streckenführung der Naturschutzverbände zu bewerten. Dies gilt umso mehr, wenn eine Lösung mit Ausweichbuchten bei 3m Streckenbreite umgesetzt würde (siehe Kapitele 2.1.2.1 und andere).
- Die Bewertung in Kapitel 3.3.5 „Wirtschaftlichkeit“ in den Planfeststellungsunterlagen ist eine **unglaublich freche oder unglaublich fahrlässige Darstellung**. Behauptet wird: „*Da die Vorhabenträger bereits seit einigen Jahren im Eigentum der Parzellen der ehemaligen Bachbahn sind, wird für eine Trassenführung auf der Bahntrasse kein Grunderwerb an privaten Flächen erforderlich – hier entstehen also keine zusätzlichen Kosten mehr.*“ (Erläuterungsbericht, Seite 38). Dem werden allerdings für Variante B „Kosten für Grunderwerb für A/E-Maßnahmen“ gegenübergestellt: „*Var. B: umfangreiche A/E-Maßnahmen - hohe Kosten*“. Nicht aufgeführt ist, dass gerade bei den Kompensationsmaßnahmen der Gleisvariante erheblicher Ausgleichsbedarf und somit auch Flächenerwerb notwendig ist. Dagegen könnte bei der Variante der Naturschutzverbände mit 3m-Wirtschaftsweg kein Flächenerwerb notwendig sein, außer bei den Ausweichbuchten auf fremden Grundstücken (falls benötigt) und bei ca. 3 fremden Flurstücken durch die Begradigung P5-P6. Dieser Bedarf könnte im näheren Umfeld vielleicht sogar durch Flächentausch Stadt-Eigentümer gelöst werden.

Fazit der Bewertung des Kapitels „Variantenvergleich“ (Erläuterungsbericht, Seite 28ff):

Die aufgeführten Bewertungen beim Vergleich für den Abschnitt P1-P7 sind unvollständig, einseitig, fehlerhaft, manchmal Dopplungen und vielfach Behauptungen ohne qualifizierte Belege und ohne Prüfung von Alternativmöglichkeiten.

Wir Naturschutzverbände sind überzeugt, dass die von uns vorgeschlagene, kurze und begradigte Streckenführung in einer objektiven Bewertung besser oder zumindest nicht entscheidend schlechter als die Gleisvariante ausfällt. Hinzu kommt die Möglichkeit der Ausführung in 3m-Breite mit Ausweichbuchten. Wenn dann nach § 44 BNatSchG der Artenschutz berücksichtigt, dass eine zumutbare Variante möglich ist, so kann die Gleisvariante nach Überzeugung der Verbände in diesem Streckenabschnitt nicht genehmigt werden!

3.2.2 Grundsätzliche Fehler bei der Variantenabwägung mit Betroffenheit des Artenschutzes

Wie bereits beschrieben halten die Naturschutzverbände die massiven Eingriffe in den Artenschutz (§ 44 BNatSchG) nur im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung (§ 45 Abs.7 BNatSchG) für zulässig. Für die Streckenführung auf der Gleistrasse gibt es gute Alternativen.

3.2.3 Fehler beim Kostenvergleich

Im Erläuterungsbericht im Kapitel 3.3 „Variantenvergleich“ steht zu lesen: „*Weitere Kriterien wie z.B. Bau- und Unterhaltungskosten, Grunderwerbskosten, Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Streckenlängen und dergleichen mehr wurden bei der Bewertung nicht berücksichtigt, da diese keine Auswirkungen auf die Akzeptanz des geplanten Bachbahn-Radweges der künftigen Nutzer haben (Berufspendler, Freizeitnutzung, touristische Nutzung).*“ (Erläuterungsbericht, Seite 28).

Da das Projekt mit öffentlicher Förderung (81-90%) und der Rest ebenfalls mit öffentlichen Mitteln umgesetzt wird, ist der Verzicht der Planungsträger auf einen Vergleich der Varianten bezüglich „Bau- und Unterhaltungskosten, Grunderwerbskosten, Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Streckenlängen und dergleichen mehr“ ein Skandal!

Gerade bei einer Finanzierung mit öffentlichen Geldern halten die Unterzeichner eine ausreichend genaue Schätzung und Gegenüberstellung der Kosten für zwingend. Ehrenamtliche Naturschützer in den Naturschutzverbänden sind ebenfalls Steuerzahler und erwarten, dass die Kostenabwägung mit öffentlichen Mitteln immer sorgfältig erfolgt. Das sollte selbstverständlich auch bei diesem Projekt so sein.

Eine nachvollziehbare, belegte Kostenabschätzung für die „Variante B“ wurde nicht vorgelegt. Es gibt keinerlei Dokumentation, Angebote oder Belege früherer Baumaßnahmen, ob der Wirtschaftsweg vom Unterbau ohne große Kosten auf 3m oder 4m ausgebaut werden könnte. Hier wird einfach spekuliert und irgendwelche Annahmen gemacht.

Im westlichen Teil der „Variante B“ verläuft ein relativ neuer Weg durch die Auffangbecken, der von Radfahrern und Spaziergängern genutzt wird. Hier wäre es ein Leichtes gewesen eine Kostenschätzung der damals beauftragten Firma für eine für Radfahrer geeignete, 3m breite Asphaltdecke einzuholen. Eine Grobkalkulation für den Kostenaufwand um diesen Weg im Sinne einer Pendleradroute zu ertüchtigen wurde nicht vorgelegt.

Die Behauptung bei Kombination Radweg und Wirtschaftsweg müsse auf mindestens 4m ausgebaut werden, sehen wir als nicht begründet (siehe oben direkt bei Kapitel 3.2). Als Beispiele seien viele gemeinsam von Spaziergängern, Radlern und Landwirten genutzte Wege durch die Weinberge entlang der Weinstraße oder der Rad-Spazier-Wirtschaftsweg am Bodensee zwischen Radolfzell und Konstanz genannt. Am liebsten hätte wohl jeder seinen eigenen Weg, aber bei Kompromissen muss nicht jeder Wunsch erfüllt werden. Es muss noch ordentlich funktionieren, aber kein Wunschkonzert erfüllen.

Hinz kommt, dass die Bewirtschaftung der anliegenden Landwirtschaft an keiner Stelle sehr intensiv erfolgt. Der landwirtschaftliche Verkehr ist dort nach Auskunft der dort häufig anzutreffenden Verbandsmitglieder und Bekannten relativ gering.

Vielleicht wäre eine Variante mit 3-4 Ausweichbuchten auf einem ertüchtigten, begradigten Wirtschaftsweg zwischen L367 und B270 kostengünstig und erfüllt den Zweck? Auch das wurde nicht überlegt!

Insbesondere wurde an keiner Stelle geprüft oder darüber informiert, ob nicht große Teile des Wirtschaftswegs bereits ausreichen oder zumindest der Untergrund so beschaffen ist, dass eine ausreichende Asphaltschicht deutlich günstiger möglich wäre. Vereinfacht – die Variante ist ja nicht erwünscht – wird von Kosten für eine vollständige Neuherstellung ausgegangen (allerdings auch ohne nachprüfbares Angebot). Diese Kritik gilt natürlich nicht für die Begradigung.

Diese Begradigung der rechten Winkel könnte auch bei Verbleib des Wirtschaftswegs mit dem rechten Winkel ohne einen massiven Unterbau für landwirtschaftliche Maschinen erfolgen. Er wäre dann nur für Rad- und Fußverkehr freigegeben. Allerdings bliebe dann die versiegelte Strecke des Wirtschaftswegs erhalten.

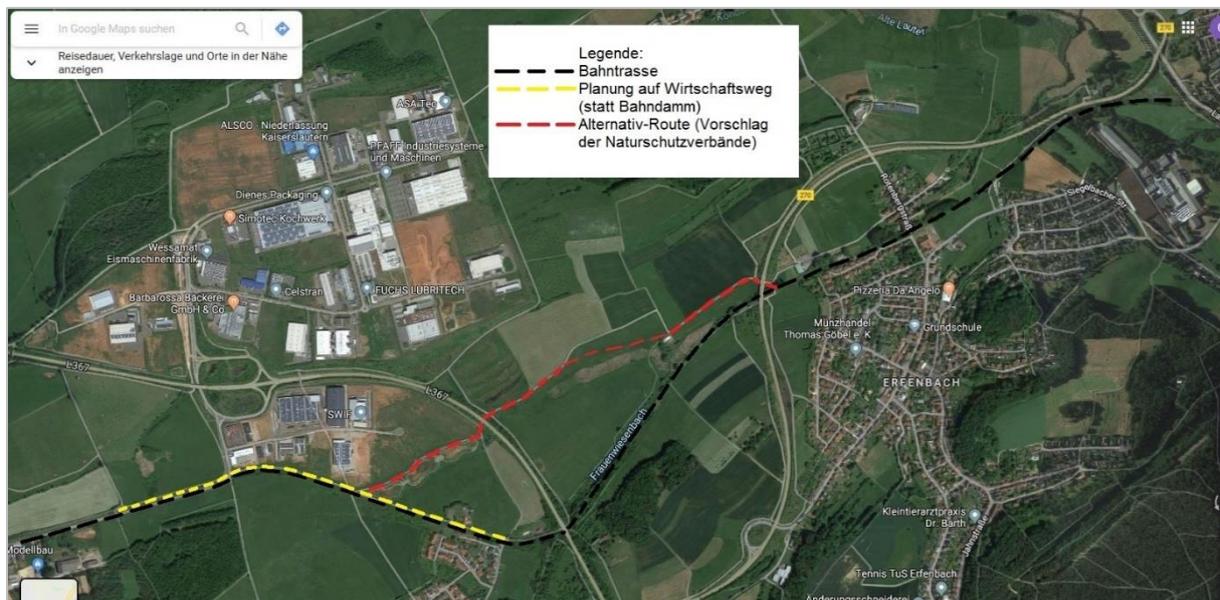


Abbildung: Die Begradigung kürzt den oberen rechten Winkel ab und verhindert gleichzeitig den unteren rechten Winkel.

Besonders ärgerlich ist, dass beim Vergleich vom Planungsbüro und den Planungsträgern eine besonders lange Strecke als „Variante der Naturschutzverbände“ behauptet und verglichen wurde. Das war nicht die von den Verbänden gewünschte Strecke! In den Beschlussvorlagen für die Ortsbeiräte und den Stadtrat steht: „Im Rahmen eines Informationstermines am 09.06.2020 wurde die Variantenuntersuchung durch das Planungsbüro den Ortsvorstehern, Vorsitzenden der Ortsbeiratsfraktionen, Vertretern der Stadtratsfraktionen und Vertretern der Naturschutzverbände vorgestellt. Dabei haben sich die Naturschutzverbände nachdrücklich für die Führung des Radweges über den bestehenden Wirtschaftsweg zwischen Siegelbach und Erlenbach ausgesprochen (Variante B) und auf die dadurch zu vermeidenden Eingriffe in Natur- und Landschaft hingewiesen.“ (Beschlussvorlagen). Dabei wird völlig vernachlässigt, dass die für den Naturschutz beste Variante nicht die Verlängerungsstücke nach Siegelbach benötigt und dass wir nachdrücklich die Begradigung gefordert hatten. Die Naturschutzverbände hatten sich ausdrücklich für eine als Pendlerroute funktionierende Lösung engagiert!

Sehr ärgerlich ist die Behauptung von hohen Kosten für den Erwerb von Grundstücken bei Variante B. „Da nicht alle Grundstücke in diesem Bereich in städtischem Eigentum sind, ist Grunderwerb von 15 bis 20 Eigentümern erforderlich.“ (Sitzungsvorlagen der städtischen Ortsbeiräte und des Stadtrats). Abgesehen davon, dass die für die Begradigung benötigten 2-3 Grundstücke möglicherweise Ausgleichsflächen im Besitz der Stadtentwässerung, WVE, Stadtwerke oder sonstigen „problemlosen“ Eigentümern sein könnten, besitzt die Stadt im dortigen Umfeld bereits eine größere Anzahl von Flächen aus Kompensationsmaßnahmen oder im Ökokonto. Da gibt es möglicherweise attraktive Flächen zum Tausch mit den Eigentümern. All dies wurde jedoch trotz Beteiligung der Stadt (Referat Stadtplanung) als Projektträger nicht bearbeitet. Vielleicht hätte dies das offen geäußerte Wunschergebnis des städtischen Radwegebeauftragten und stellvertretenden Referatsleiters erschwert? So wurde bei politischen Entscheidungsträgern nachweislich Zweifel erzeugt, ob die vielen Grundstücke für die naturverträglichere Variante überhaupt erworben werden könnte und dann das gesamte Projekt zu scheitern drohe (Aussagen der Fraktionsvorsitzenden von FWG und GRÜNEN).



Abbildung: Die begradigte Streckenführung der Variante der Naturschutzverbände wäre 1,51 km lang.



Abbildung: Die Variante auf dem Gleisbett ist mit 1,7 km etwas länger.

Obwohl die eigentliche Strecke für die **Verbindung in Richtung Weilerbach auf der Gleistrasse insgesamt länger** ist, wird in den Unterlagen das Gegenteil behauptet. Nur die Verbindung zwischen Kästenbergstraße und Erfenbach auf der Gleistrasse wäre geringfügig kürzer. Für Pendler aus Weilerbach und Rodenbach ist die Gleistrasse die längere Strecke.

Bei der Variante der Verbände durch die Regenrückhaltebecken wäre auch der **Ausbau des östlichen Teils der Strecke A nicht zwingend notwendig** und könnte im bisherigen bereits ohne Probleme von Anliegern, Fußgängern und Radfahrern genutzten Zustand bleiben. Die Zunahme des Radverkehrs auf diesem Teilstück von A, die die Kosten des Ausbaus durch dieses Projekt rechtfertigen müssten, wäre gering. Es wären nur Anlieger von und nach Siegelbach aus oder in Richtung Weilerbach, wobei ein Teil der Gruppe sowieso den östlich des Waldrands verlaufenden Weg (Verlängerung Tränkwald) oder die Hauptstraße nach Rodenbach nutzen würde.

Auch der blaue Streckenabschnitt der Variante B **vom östlichen Rand der Rückhaltebecken zur Kästenbergstraße (Ortsrand Siegelbach) müsste nicht ausgebaut werden**. Für den anfallenden Radverkehr reicht der bereits asphaltierte, 3m breite Wirtschaftsweg. Da es nur einen Anlieger aus der Landwirtschaft gibt (Fläche links und rechts, gehört zum dortigen Betrieb) könnte dieses Streckenstück für den gesamten KFZ-Verkehr gesperrt werden und der sonstige Wirtschaftsverkehr östlich der L367 geführt werden. Ein Ausbau dieses Abschnittes könnte somit - mit Ausnahme der Beschilderung und von Absperrpfosten mit Öffnungsmöglichkeit für Notfälle und den Anlieger - völlig entfallen. Das Planungsbüro hat jedoch einen Kostenaufwand wie bei einer Neuherstellung mit 4m Breite kalkuliert.

Für das Brückenbauwerk über den Frauenwiesbach ist beidseitig ein **Geländer** in Höhe von 1,3m auf einer Strecke von ca. 19m vorgesehen (16_Bauwerksplan_4.pdf). Aufgrund der dann hohen Streckenführung gegenüber dem umgebenden Gelände (siehe Kapitel 3.1.1 und die dort eingestellten Fotos) wäre nach unserer Auffassung dieser **Schutz nicht ausreichend**. Die zukünftig durch E-Bikes insbesondere bei der Zielgruppe der Pendler zu erwartende Geschwindigkeit ohne Anstieg liegt dann bei motorunterstützten 25km/h. Der Schwerpunkt von Radlern liegt deutlich über dem von Fußgängern. **Die Fallhöhe mit über 7m über dem Frauenwiesbach erfordert hier ein höheres Geländer. Auch die Länge reicht durch die erhöhte Trasse bei weitem nicht aus und müsste mit dann etwas geringerer Höhe auf das Drei- bis Vierfache geplant, befestigt und auch finanziert werden!**

Auch in einigen Abschnitten entlang des Frauenwiesbachs müssen Geländer aufgrund der höher gelegenen Gleistrasse gebaut werden. Daher ist in den Planungfeststellungsunterlagen beispielsweise in 09.2_Massnahmenplan_13.pdf östlich der L367 ein „geplantes Geländer links, L=150m“ und westlich der Brücke über den Frauenwiesbach ein „geplantes Geländer beidseitig, L=140m“ eingezeichnet. In den Kosten der Varianten sind diese Geländer und Brückenertüchtigung und Aufschüttungen leider nicht aufgeführt.

Nachfolgend beispielhaft aus der Beschlussvorlage der Ortsbeirats Erfenbach vom 24.06.2020:

Kosten (gemäß Schätzung Planungsbüro):

*Siegelbach – Erfenbach über **Bahntrasse** (Breite 3,0 m/asphaltiert/Belastung Geh- und Radweg): ca. 165,-Euro/lfd. Meter brutto, zzgl. Ausgleichsmaßnahmen.*

Darin enthalten ist der Rückbau der Gleisanlagen mit ca. 45,-Euro/lfd. Meter so-wie ein Recycling des vorhandenen Schotters, nicht enthalten ist der Erlös aus dem Verkauf der Stahlschwellen und -gleise.

*Siegelbach – Erfenbach über **Wirtschaftsweg** (Breite 4,0 m asphaltiert/Belastung Wirtschaftsweg): ca. 210,-Euro/lfd. Meter brutto zzgl. Ausgleichsmaßnahmen und Grunderwerb*

Auszubauende Strecken:

Siegelbach – Erfenbach über Bahntrasse: 1,2 km

Siegelbach – Erfenbach über Wirtschaftsweg: 2,0 km (+ 66 %) (Variante B)

Siegelbach – Erfenbach über Wirtschaftsweg: 1,9 km (+ 58 %) (Variante B und mit Abkürzung S-Kurve)

Kostenansatz der Verbände als Vergleich:

Bei gleichen Kostenansätzen könnte nach einer Modellrechnung der Verbände die Kalkulation im Vergleich der Gleistrasse oder der Variante der Verbände folgend sein (Streckenlängen aus den Abbildungen zuvor:

Naturschutzvariante: 1,51km * ca. 210,-Euro/lfd. Meter (wenn dies stimmt) = 317.000,-Euro, für die Stadt KL bei 81% Förderung ca. 60.000 Euro zuzüglich Grundstücksaustausch (vorhandene Grundstücke im Besitz der Stadt waren günstig!).

Nicht berücksichtigt ist, dass der Wirtschaftsweg eventuell nicht auf 4m verbreitert werden muss und somit die Kosten erheblich sinken (siehe Kapitel 2.1.2.1).

Gleisvariante: 1,7km*165,- Euro/lfd. Meter = 280.500,- Euro, bei 90% Förderung ca. 28.000 Euro.

Hinzu kommen die Baumaßnahmen zur Ertüchtigung der Brücke und Anschüttung für die erhöhten, auf einem Damm verlaufende Abschnitt vor und nach der Brücke und teilweise entlang des Frauenwiesbaches. Außerdem kommen die Kosten für die notwendigen Geländer hinzu. Dazu kommen noch notwendigen Ausgleichsmaßnahmen im Artenschutz und wegen der direkt angrenzenden Biotop nach §30 BNatSchG.

Ohne die hinzukommenden Kosten liegt der Unterschied der Herstellung der Asphaltsschicht mit diesen Annahmen nach Abzug der Förderung für die Stadt Kaiserslautern bei ca. 32.000 Euro zugunsten der Gleisvariante. Bei angesetzten Gesamtkosten für die Stadt laut Projektantrag von 2.423.000 Euro sind dies 1,53%. Nach Abzug der Förderung beträgt der Unterschied für die Stadtkasse ca. 1,3%. Nicht berücksichtigt sind die zusätzlichen Kosten.

Mit Berücksichtigung der Brückenertüchtigung, der notwendigen Geländer, der erheblich aufwändigeren Ausgleichsmaßnahmen und größeren Anzahl zu erwerbender Grundstücke für den Ausgleich sind die Kosten für den Steuerzahler und trotz unterschiedlicher Fördersätze für die Stadtkasse bei der Variante über den begradigten Wirtschaftsweg vermutlich deutlich geringer, als die Gleisvariante! Bedauerlich, dass es darüber bisher keine prüfbareren, realistischen Kostenansätze gibt! Mit den im Kapitel 2.1.2.1 vorgeschlagenen Maßnahmen würde wohl eine attraktivere, sicherere, günstigere und vom Artenschutz bessere Variante möglich sein.

Wir sind zwar gespannt, was für die Stadt letztlich bei der Gleisvariante an zusätzlichen Kosten auflaufen würde. Wir Verbände hoffen, allerdings, dass dieser Fall überhaupt nicht eintritt.

4 Kartierung

Seit Kenntnis der Projektidee Bachbahnradweg, ab 2016, hat insbesondere der NABU Weilerbach häufig und auf „allen Kanälen“ auf die seiner Kenntnis nach vorkommenden und betroffenen Tierarten im Bereich der Bachbahnstrecke hingewiesen. Zuletzt mit Schreiben vom 28.06.2020. Umso mehr überrascht es, dass die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Kartierung lückenhaft ist – siehe die folgenden Ausführungen in diesem Kapitel 4. Das frappierendste Beispiel ist hierbei die *Schlingnatter*. Schon im ersten Rundschreiben des NABU an die Vertreter der politischen Gremien 27.08.2017 hat der NABU mit Fotodokumentation auf ein Schlingnattervorkommen hingewiesen. Dieses wurde auch in der Artenuntersuchung aufgenommen, jedoch nur als Hinweis des NABU ohne eigene Bestätigung seitens des Gutachters. Im Gegenteil, dem NABU wurde vorgehalten, immer nur ein und dasselbe „alte“ Foto einer Schlingnatter bei seinen Eingaben zu verwenden. Eine systematischere Kartierung im Sommer 2020 bei durchaus suboptimalen Bedingungen hat dann mehrere Nachweise von Exemplaren der Schlingnatter erbracht (siehe Kapitel 4.2.3), die vom Gutachter vollständig übersehen wurden. Diese und weitere Mängel der dem Planfeststellungsverfahren beigegebenen Unterlagen zum Artenvorkommen werden im Folgenden eingehend diskutiert.

4.1 Artengruppe Amphibien

Eine ausführliche Untersuchung für Amphibien im Planfeststellungsverfahren blieb gänzlich aus. Im Fachbeitrag Artenschutz des Verfahrens wurde lediglich behauptet, dass FFH-geschützte Amphibienarten im Untersuchungsgebiet auszuschließen wären und daher keine Untersuchung der Betroffenheit nötig sei (19.4, Abs. 5.1.2.4). Im Fachbeitrag Naturschutz hingegen wird das Vorkommen der Kreuzkröte bestätigt und auch Erdkröte, Grasfrosch, Faden- und Bergmolch sowie der ebenfalls geschützte Kammmolch erwähnt. Dennoch wurde auf projektbezogene Untersuchungen verzichtet. Da die Bahntrasse über lange Teile eng mit dem Bruchbach, dem Rodenbach und dem Frauenwiesenschbach sowie angrenzenden stehenden Gewässern verbunden ist, ist eine vorausschauende Untersuchung zu fordern. Insbesondere wollen die Naturschutzverbände die unmittelbare Angrenzung des Vorhabenbereichs zum NSG Krausenbruch im Bereich Weilerbach-Rodenbach hervorheben. Im Bruchbach, der als Wasserweg mit dem Krausenbruch verbunden ist, das Vorkommen des nach FFH-Richtlinien geschützten **Kammmolches** nachgewiesen. Anwohner haben zugewanderte Exemplare von Faden-, Teich-, Berg- und Kammmolch in ihrem Gartenteich nachweisen konnten (s. Fotos). Es wäre nur logisch, wenn sich diverse Amphibienarten aus dem NSG Krausenbruch über den Bruchbach in weitere Abschnitte des Untersuchungsgebiets verbreitet haben. Auch dies muss geprüft werden und ggfs. Maßnahmen zum Schutz der Tiere ergriffen werden. Sollte der Radweg ohne gründliche Prüfung gebaut werden, droht den langsamen Amphibien bei ihren Wanderungen der Tod durch Überfahren (s. bspw. Totfund der weiblichen Zauneidechse im Kapitel 4.2 Reptilien). Dadurch werden ganze Populationen gefährdet, so z. B. geschehen bei dem Bau des Radwegs zwischen Schwedelbach und Reichenbach.





Abbildung: Kammmolch (oben links) und Fadenmolch (oben rechts) aus dem Gartenteich eines Anwohners des Bruchbachs. Bergmolch (unten) in einem Garten in der Bahnhofstraße nahe den Tümpeln und dem Rodenbach.

Ein weiterer Schwerpunkt ergibt sich im Bereich Rodenbach-Siegelbach, da hier in diversen Regenrückhaltebecken und Tümpeln die durch Anhang IV der FFH-Richtlinien geschützten **Kreuzkröte** lebt. Die Gewässer befinden sich unweit der Bahntrasse und dienen nachweislich als Laichgewässer der Art. Wandernde Kreuzkröten wurden entlang der Bahntrasse im entsprechenden Abschnitt bereits in großer Zahl gesichtet (s. Foto). Bei nächtlichen Begehungen im April 2020 konnten nach regnerischen Nächten teilweise über 200 Individuen gezählt, sowie unzählige Rufer verheard werden. Dabei wurden zum größten Teil adulte Tiere angetroffen, aber auch Jungtiere und subadulte Individuen. Es ist von einer großen und reproduktionsfähigen Population auszugehen, deren Ausbreitung auch über die lokalen Rückhaltebecken hinaus geht. Von der Art ist bekannt, dass sie sich tagsüber in Erdlöchern und Felsspalten verstecken, wie sie in Bahndämmen vorkommen. Aufgrund der in unmittelbarer Umgebung der Rückhaltebecken nur begrenzt zur Verfügung stehenden Versteckmöglichkeiten ist davon auszugehen, dass zumindest ein Teil der Population die Spalten und Löcher der angrenzenden Bahntrasse nutzt. Es ist zudem anzunehmen, dass die Tiere dort auch überwintern können. Dies könnte in Anbetracht der Lage der Gewässer vom Beginn des Wirtschaftsweges an der Ecke Neue Straße bis parallel der Straße in den Flachsäckern der Fall sein. Darüber hinaus weiß man von der Pionierart, dass die Jungtiere lineare Strukturen wie Bahntrassen für ihre Ausbreitung und die Besiedlung neuer Standorte nutzen. Diese Ausbreitung zeigt sich auch entlang der Bachbahntrasse (s. unten, Luftbild), an welcher mehrere Gewässer durch die Kröten besiedelt wurden. Eine Abtragung des Gleisschotter in diesen Bereichen könnte somit fatal für die Bestände in diesen Bereichen sein und das Vorkommen auslöschen.

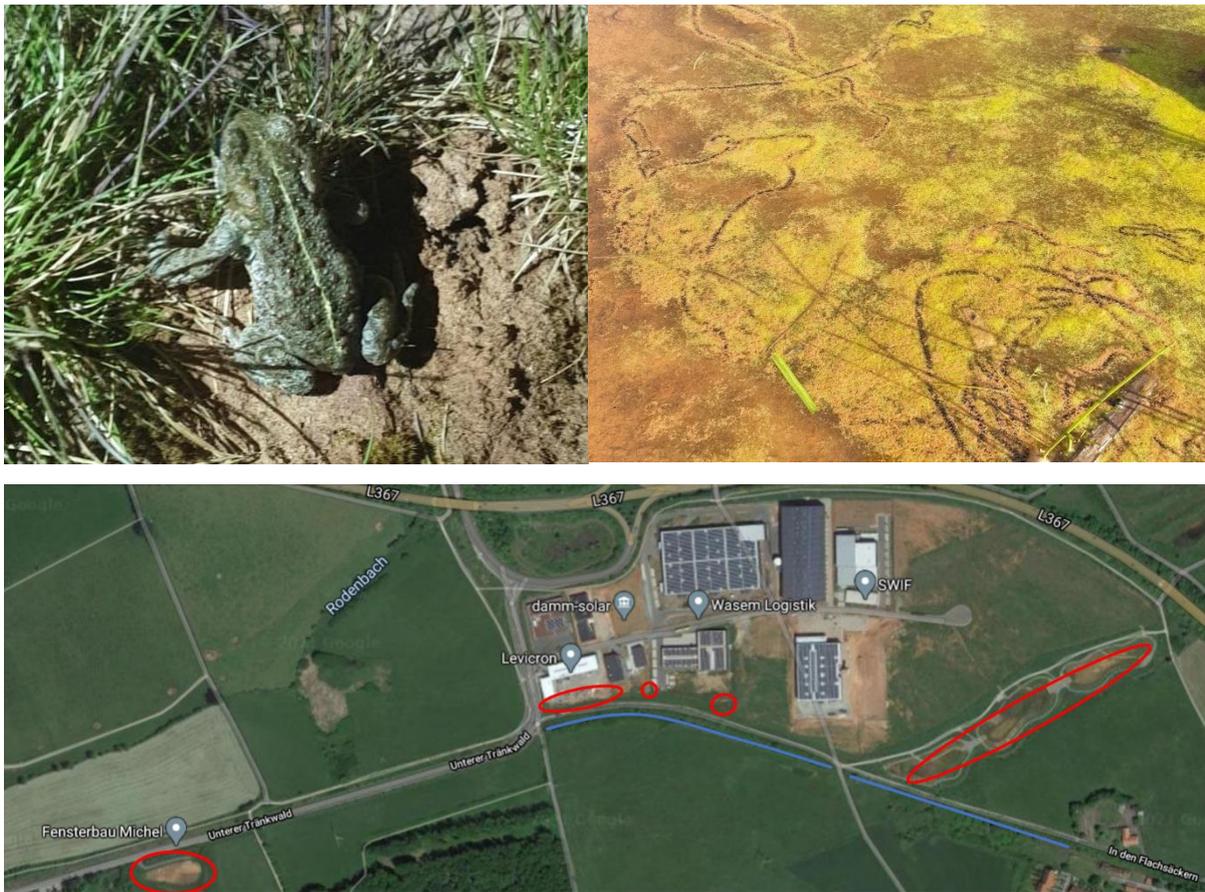


Abbildung: Die Fotos zeigen die FFH-geschützte Kreuzkröte (oben links) im Vorhabensbereich sowie Laichschnüre in den Regenrückhaltebecken (oben rechts). Das Luftbild (unten) zeigt die Gewässer, in denen nachweislich rufende Tiere zur Paarungszeit gehört wurden (rot). In den drei östlichen Regenrückhaltebecken konnte zudem Laich festgestellt werden. Die blauen Bereiche könnten als Tagesverstecke oder Winterquartiere für die Tiere dienen.

Einen weiteren Schwerpunkt sehen Naturschutzverbände in den Feuchtbiotopen samt Röhrichtstrukturen im Bereich Frauenwiesen/Erfenbach. Die Planung sieht an einem dortigen Abschnitt sogar einen bauzeitlich begrenzten Amphibienschutzzaun vor (09.3, S.32/33). Wie es nach Fertigstellung mit den Wanderungen der Amphibien dort weitergeht wird allerdings nicht thematisiert.

Insgesamt stellen wir fest, dass es unverantwortlich und verheerend für die heimischen und geschützten Amphibienarten ist, den Bachbahn-Radweg ohne Kartierungen dieser Arten im ganzen Bereich vorzunehmen. Wir fordern daher, dass dies dringend nachgeholt wird und schonende Alternativen im Projekt ausgearbeitet werden.



Abbildung: Die Karte zeigt die Ergebnisse eigener Meldungen sowie Angaben aus dem Planungsverfahren in Bezug auf Amphibien im Projektgebiet in Rot. Blaue Krinkel zeigen Areale mit Stillgewässer in unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet, blaue Linien zeigen Fließgewässer. Es wird vermutet, dass eine Verbreitung diverser Amphibienarten aus dem NSG Krausebruch (grün) über den Bruchbach und weitere Wasserwege stattfindet (gekennzeichnet durch gestrichelten blauen Pfeil). BM=Bergmolch, EK=Erdkröte, FM=Fadenmolch, GF=Grasfrosch, KK=Kreuzkröte, KM=Kammolch.

4.2 Artengruppe Reptilien

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde die Artengruppe der Reptilien untersucht und dabei Zauneidechsen, Mauereidechsen, Ringelnattern und Blindschleichen festgestellt. Davon wurden im Detail nur auf Zaun- und Mauereidechsen eingegangen. Hierzu wurde bilanziert, dass im Abschnitt Weilerbach bis Rodenbach keinerlei Reptilien gefunden wurden. In Rodenbach West und Erfenbach West wurden einzelne Exemplare der Zauneidechse gefunden und am Ortsausgang Rodenbach Ost wurde eine Hauptpopulation der Mauereidechse festgestellt. Hierzu wird betont, dass es sich dabei um keine flächendeckende Besiedlung über die Bahnstrecke handelt (vgl. 19.3, Abs. 3.3). Bereits frühzeitig hat der NABU Hinweise zur Unterstützung der Untersuchung beigetragen und u. a. auf vergangene Funde der Schlingnatter hingewiesen. Da diese nur unzureichend aufgegriffen wurden, möchten die Naturschutzverbände hierzu Stellung nehmen.

4.2.1 Zauneidechse

Die **Zauneidechse** ist eine von drei geschützten Reptilienarten im Planungsraum der Bachbahntrasse. Funde konnten im Rahmen der Untersuchungen für das Planfeststellungsverfahren im Bereich Rodenbach Mitte (Brunnenweg) sowie in Erfenbach West (Frauenwiesen) festgestellt werden. Einen Fund zwischen Weilerbach und Rodenbach können darüber hinaus Naturschutzverbände verzeichnen (s. Foto). Wir erwarten von weiteren eigenen Untersuchungen 2021 noch Funde für den Abschnitt Erfenbach bis Otterbach.



Zu der Art steht im Fachbeitrag Naturschutz, dass sie „deutlich seltener [als die Mauereidechse] im Landkreis vertreten“ ist (19.1, S. 42 und 19.4, S. 15). Außerdem wird in den Planungsunterlagen vermerkt, dass die Tiere oft als Inselpopulationen oder als lineare Verbreitungen an geeigneten Arealen, wie Bahngleisen, leben (19.3, S. 13). Somit wird anerkannt, dass das Habitat der Bahntrasse in dieser Region als bedeutend für die Bestände der einzelnen Teilpopulationen und auch deren Durchmischung untereinander ist. Dies betont nochmals die Wichtigkeit, dass wir im Rahmen des Projekts so viel der natürlichen Lebensräume erhalten sollten wie möglich.

4.2.2 Mauereidechse

Die zweite geschützte Reptilienart im Planungsgebiet ist die **Mauereidechse**. Entgegen der Darstellung aus dem Planfeststellungsverfahren, die lediglich eine lokal begrenzte Population im Osten Rodenbachs behandelt, haben wir weitere Funde bestätigen können. So in Rodenbach Mitte (parallel Bahnhofstraße) und Erfenbach West (Frauenwiesen) sowie in Rodenbach Ost bis auf Höhe der Bahnhofstraße im Westen und Kreuzung Neue Straße im Osten (s. Luftbild und Karte unter 4.2.5).



Abbildung: Das Luftbild zeigt die Ausdehnung der Mauereidechsenpopulation im Bereich Rodenbach Ost. Neben dem besiedelten Bereich, der im Planfeststellungsverfahren beschrieben wurde, konnten bis zur Wohnbebauung im Westen und der Kreuzung Neue Straße im Osten Mauereidechsen dokumentiert werden.

Wie auch im Planfeststellungsverfahren erwähnt, stellen lineare, felsig-steinige Strukturen eine Vernetzung zwischen Populationen sicher (19.1, S. 41). Dies sehen wir hier gegeben und wollen daher die ehemalige Gleistrasse als regionalen Korridor für Reptilien hervorheben. Auffällig ist zudem, dass sich die Eidechsen bevorzugt auf oder unter den Gleisschwellen aufhalten (s. Fotos). Die gusseisernen Gleiskörper sind aufgrund ihrer Materialeigenschaften augenscheinlich gute Wärmespeicher, die den Reptilien bei ihrer Thermoregulation dienlich sind. Insbesondere an Teilabschnitten der Bahnhofstraße, an denen zwischen den Grundstücken der Anwohner und dem Rodenbach wenig Platz herrscht, ist es nicht realisierbar neben dem Radweg einen geeigneten Wanderkorridor für die Reptilien und Strauchbewuchs für die Vogelgemeinschaft umzusetzen. Des Weiteren sind unseren Hochrechnungen zufolge die im Verfahren kalkulierten 100-250 Tiere viel zu niedrig. Bei gleicher Berechnung durch den Faktor 6 auf die Höchstzahl der kartierten Tiere kommen wir auf Zahlen von etwa 800 bis 1300 Exemplaren verschiedener Entwicklungsstadien auf der Bahnstrecke. Bei unseren Kartierungen wurden viele Jungtiere dokumentiert, die auf eine hohe Reproduktion der Population hindeuten (Foto, oben links). Die hohe Dichte zeigt sich auch am Anteil der Individuen, die „Stummelschwänze“ durch Konkurrenzkämpfe aufweisen (Foto, unten rechts). Dies deutet auf eine hohe Revierdichte hin.

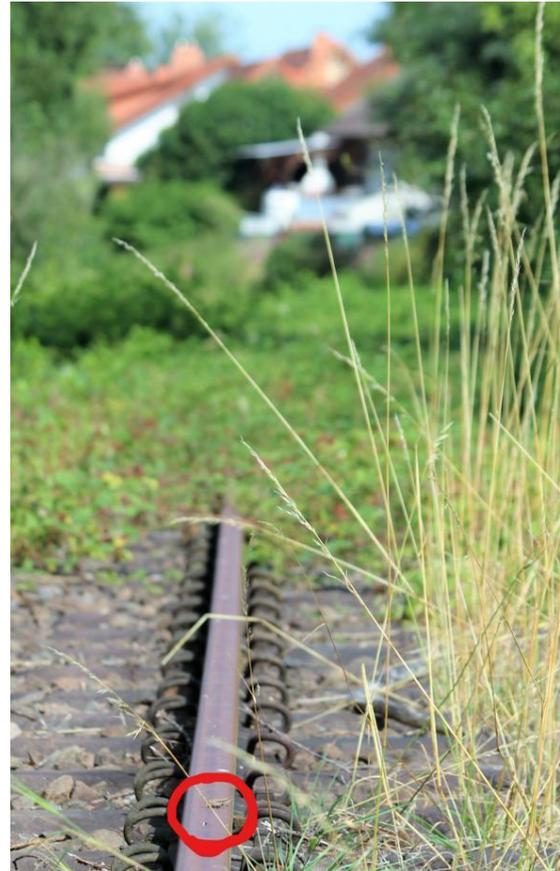


Abbildung: Die Fotos zeigen exemplarische Bilder der Mauereidechsen im Bereich Rodenbach (Bahnhofstraße bis Kreuzung Neue Straße). Bis zur Wohnbebauung sind die Eidechsen zu dokumentieren und erstrecken sich somit weiter als in den Planungsunterlagen beschrieben (rechts). Es sind viele Jungtiere zu finden, die auf eine reproduzierende Population hindeuten. Insgesamt weist die Population eine hohe Revierdichte mit Konkurrenzdruck auf, der sich an dem hohen Anteil an Individuen mit „Stummelschwanz“ äußert (unten links).

Wir können also feststellen, dass sowohl der Umfang als auch die Ausbreitung der Art im Vorhabensbereich weitaus größer sind als in den Unterlagen angegeben. Da es sich bei der Mauereidechse um eine nach Anhang IV der FFH-Richtlinien geschützte Art handelt sind diese Fehleinschätzungen stark zu gewichten.

4.2.3 Schlingnatter

Die **Schlingnatter** wurde als ebenfalls durch Anhang IV der FFH-Richtlinien geschützten Art bereits frühzeitig vom NABU im Bereich Rodenbach Ost/Siegelbach gemeldet. Dies wurde zwar zur Kenntnis genommen, jedoch konnten die in der Untersuchung durchgeführten Begehungen und der Einsatz 30 künstlicher Verstecke keinerlei Nachweise erbringen. Daher wurde von einer „worst-case Annahme“ im Bereich Rodenbach Ost ausgegangen (19.3, S. 15). Im Anhang des Fachbeitrag Artenschutz der Planungsunterlagen ist zur Schlingnatter vermerkt, dass die Schlingnatter im Wirkraum vorkommt (Kennzeichen v) und, dass eine Beeinträchtigung durch das Projekt vermutet wird (Kennzeichen (v)) (19.4, Anhang S. 13). Obwohl die Kartierung von Schlingnattern unter Experten als schwierig gilt, haben die Naturschutzverbände in eigenen Begehungen von Juni bis September 2020 an diversen Stellen des Vorhabensbereichs Funde dokumentieren. Dies erfolgte hauptsächlich durch Sichtnachweise bei Begehungen, da in den heißen Monaten Matten oder Bleche als künstliche Verstecke aufgrund sehr hoher Temperaturen von der Art nicht gerne genutzt werden. Außerdem ist diese Methode laut Fachleuten in sehr strukturreichen Lebensräumen, wie in diesem Fall, aufgrund diverser natürlicher

Versteckmöglichkeiten nicht erfolgsversprechend. Die von den Naturschutzverbänden getätigten Funde beziehen sich auf die Bereiche:

- Weilerbach-Rodenbach (parallel Feldweg)
- Rodenbach Mitte (parallel Brunnenweg)
- Rodenbach Ost (parallel Breitwiesen/Unterer Tränkwald)





Abbildung: Die Fotos zeigen Individuen der Schlingnattern aus unseren Kartierungen im (Spät)Sommer 2020. Die Funde wurden an diversen Stellen im Planungsgebiet gemacht: zwischen Weilerbach und Rodenbach (erste und zweite Reihe), in Rodenbach Mitte/Brunnenweg (dritte Reihe, links) und auf ganzer Länge zwischen Wohnbebauung Bahnhofstraße und Kreuzung Neue Straße in Rodenbach Ost (dritte Reihe, rechts sowie vierte und fünfte Reihe).

Unter anderem wurde auch ein erst wenige Tage altes Jungtier (Foto zweite Reihe, links) dokumentiert, das auf eine reproduktionsfähige Population hindeutet. Wir können davon ausgehen, dass die Bahnstrecke eine Verbindung zwischen den einzelnen Tieren und somit deren genetische Durchmischung ermöglicht. Hierzu heißt es auch in den Planungsunterlagen: „Schmale Vernetzungselemente wie Bahndämme und Straßenböschungen können als Ausbreitungskorridore zwischen Populationen fungieren, auch wenn sie selbst keine optimale Lebensraumqualität besitzen. Das ist auch im projektspezifischen Fall anzunehmen.“ (19.4, S. 18). Da die Untersuchungen sich auf den Bereich Weilerbach-Rodenbach konzentriert haben, kann man auch an weiteren Stellen im Bereich Siegelbach-Erfenbach mit Vorkommen rechnen. Insbesondere im Abschnitt Frauenwiesen befinden sich geeignete Habitats und durch den Nachweis von Zaun- und Mauereidechse auch Beute für die Nattern. Neue Untersuchungen im Frühjahr/Sommer 2021 sollen Aufschluss darüber geben und die Funde aus dem Jahr 2020 ergänzen. Da Schlingnattern sich bevorzugt von anderen Reptilien wie Mauereidechsen, Zauneidechsen, Ringelnattern und Blindschleichen ernähren müssen, ist davon auszugehen, dass sich

in ihren Revieren auch andere Reptilienarten aufhalten müssen. Im Fachbeitrag Artenschutz der Planungsunterlagen wird der Erhaltungszustand der lokalen Schlingnatter-Population als „nicht bekannt“ angegeben (19.4, S. 18). Es wird trotzdem unter „Prognose und Bewertung der Störungstatbestände“ vermerkt, dass keine Störung des Erhaltungszustands zu erwarten ist (19.4, S. 19). Diese beiden Aussagen widersprechen sich, wodurch Prognose und Zusammenfassung unstimmtig und somit unhaltbar sind. Ganz im Gegenteil würde das Projekt, so wie es im Planungsverfahren gestaltet ist, das Schlingnatter-Vorkommen mit (über)regionale Wichtigkeit unwiederbringlich zerstören. Im Fachbeitrag Artenschutz selbst heißt es: „Die Schlingnatter ist zwar in Rheinland-Pfalz relativ weit verbreitet ist, jedoch sind die Bereiche nördlich und westlich von Kaiserslautern - aufgrund des fehlenden Habitatangebotes bzw. ungünstiger kleinklimatischer Bedingungen - kaum besiedelt.“ (19.4, S. 42). Da wir im Wirkraum eine für die Art große und wichtige Population entdeckt haben, verbietet es sich geradezu, diese Möglichkeit zur Vernetzung und der Ausbreitung durch eine Vernichtung des Lebensraums und des „Wanderkorridors Bahndamm“ zu zerstören (s. BNatschG § 39 (1) 1.: „Es ist verboten, ... Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu zerstören.“).

4.2.4 Fazit zur Artengruppe Reptilien

Insgesamt sind die Ergebnisse der Reptilienkartierungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens lückenhaft und unzureichend. Auf der Bahntrasse ergibt sich für alle Reptilien ein außerordentlich gut geeigneter und vernetzter Lebensraum. Das ist insbesondere zu erkennen, wenn man die bisherigen Ergebnisse aller Untersuchungen auf einer Übersichtskarte verdeutlicht (s. unten). Wir konnten bereits fast auf der gesamten Strecke der Bahntrasse Reptilien nachweisen, von denen die Zauneidechse, die Mauereidechse und die Schlingnatter rechtlich streng geschützt sind. Der grundsätzlichen Aussage der Planungsunterlagen, dass es sich bei allen Vorkommen um punktuelle oder lokal begrenzte Populationen handelt, müssen wir vehement widersprechen. In einer Zeit, in der grüne Korridore aufwendig erschaffen werden müssen, können wir nicht guten Gewissens Verbreitungslinien geschützter Tierarten zerstören, wenn es andere Wege zur Vermeidung gibt.





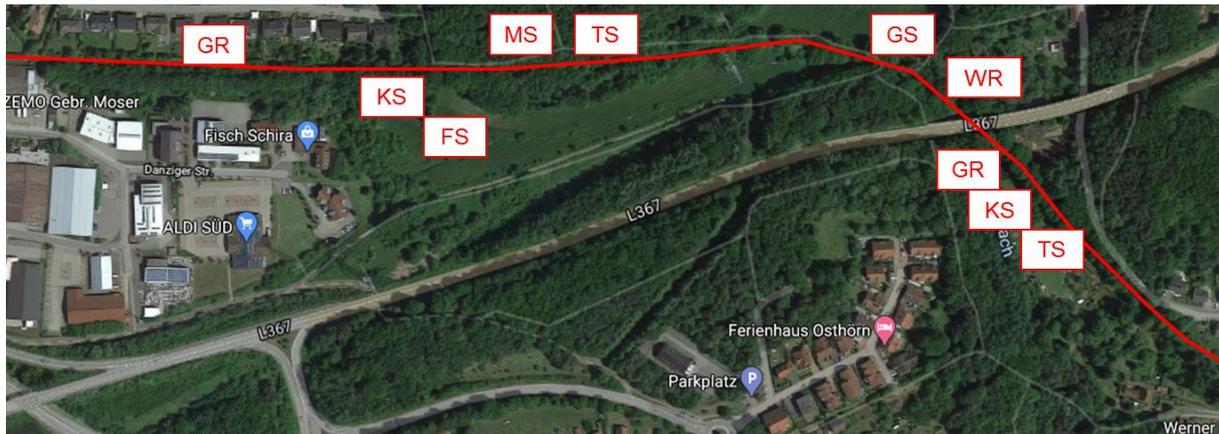
Abbildung: Die Fotos zeigen alle durch Naturschutzverbände dokumentierten Reptilienarten im Untersuchungsgebiet: die Ringelnatter (oben links) und die Blindschleiche (oben rechts) sowie die geschützten Zauneidechsen (Mitte), Schlingnattern (unten links) und Mauereidechsen (unten rechts). Die Karte zeigt die Ergebnisse der Untersuchungen auf Reptilien im Planfeststellungsverfahren in schwarz, ergänzt um die Ergebnisse der Naturschutzverbände in rot mit den weiterhin zu erwartenden Bereichen in violett für die geplanten Untersuchungen im Jahr 2021. S=Schlingnatter, R=Ringelnatter, Z=Zauneidechse, M=Mauereidechse. Es ergibt sich eine fast durchgängige Besiedlung mit Reptilien und die Bahntrasse kann deutlich als Verbreitungskorridor für diese erkannt werden.

4.3 Artengruppe Vögel

Die Artengruppe der Vögel, insbesondere Heckenvögel und Greifvögel im Bereich der Bachbahn wurde vom NABU in etlichen eigenen Begehungen kartiert. Hierbei waren mehrere fachkundige und mit dem Gebiet vertraute Mitarbeiter tätig. Wie im Folgenden dargestellt, konnten auf allen Abschnitten für den Artenschutz bedeutsame und signifikante Vorkommen in unmittelbarer Nachbarschaft der Bahnstrecke dokumentiert werden, auch etliche Rote-Liste-Arten.

4.3.1 Kleinvögel

4.3.1.1 Eigene Kartierung Weilerbach bis Rodenbach (2018 + 2020, A. Klein)



Besonders hervorzuhebende Arten:

- GR – Gartenrotschwanz
- TS – Trauerschnäpper
- MS – Mittelspecht
- KS – Kleinspecht
- GS – Grauschnäpper (2018 Brut mit 3 juv, 27.08.2018)
- WR – Wasserralle
- FS – Feldschwirl

Anmerkung zu Spechten: Höhlen sind im Umfeld der Trasse zu finden, fehlende Nachweise in der Kartierung des Gutachters ist zweifelhaft.

4.3.1.2 Eigene Kartierung Kleinvögel Tränkwald bei Rodenbach (2018, H. Krieg und P. Lindel)

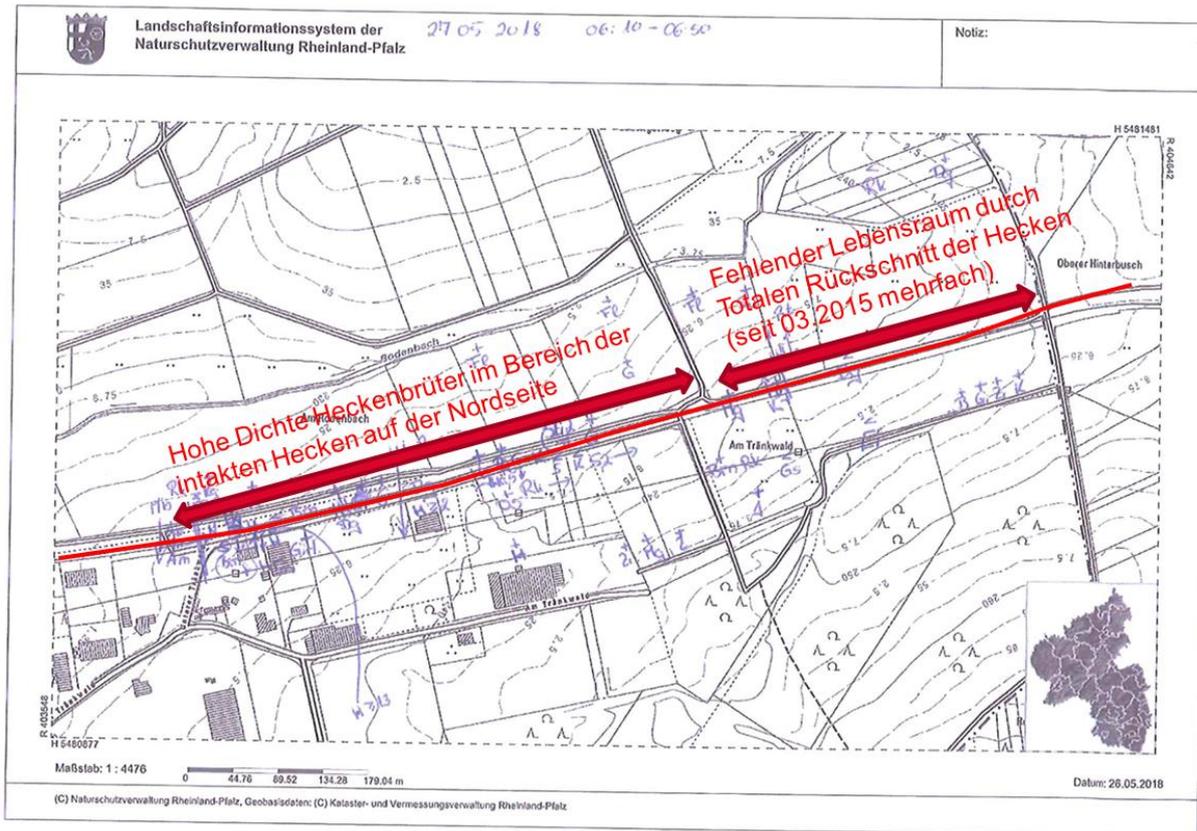


Abbildung: Originalkartierung von 2018 im Bereich Tränkwald / Rodenbach Ost

Hier wird besonders die Bedeutung der intakten Hecken erkennbar. Bei der Kartierung wurde der Schwerpunkt auf die direkte Umgebung der Bahngleise gelegt, d.h. Vögel aus beispielsweise dem Tränkwald fehlen.

Highlight waren zwei Orpheuspötter (einer davon direkt in den Hecken der Bachbahn).

Artkürzel (ohne Sortierung) – die obige handschriftliche Originalkartierung kann in lesbarer Auflösung zur Verfügung gestellt werden:

- A := Amsel
- K := Kohlmeise
- Bm := Blaumeise
- Zi := Zilpzalp
- Dg := Dorngrasmücke
- Rk := Rabenkrähe
- Su := Sumpfrohrsänge
- Fl := Feldlerche
- G := Goldammer
- Sti := Stieglitz
- S := Star
- Ht := Hohltaube
- H := Haussperling
- Z := Zaunkönig
- R := Rotkehlchen
- Hr := Hausrotschwanz
- Mg := Mönchsgrasmücke
- Sum := Sumpfmiese
- Rt := Ringeltaube

E := Elster
N := Nachtigall
Kg := Klappergrasmücke
Tf := Turmfalke
Rm := Rotmilan
Gg := Gartengrasmücke
Os := Orpheusspötter
Bs := Buntspecht
Hä := Bluthänfling
Gi := Gimpel
Ei := Eichelhäher
He := Heckenbraunelle
Mb := Mäusebussard
Gir := Girlitz



Abbildung: Orpheusspötter (Foto. E. Geyer NABU Weilerbach)

4.3.1.3 Eigene Kartierung Kleinvögel Frauenwiesental / Erfenbach (2018, F. Dormann)

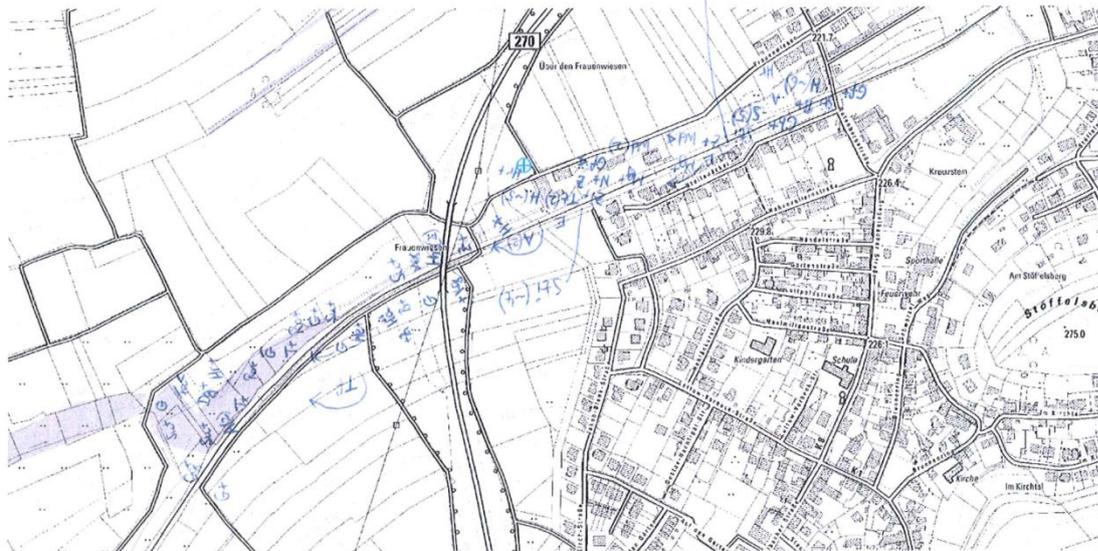
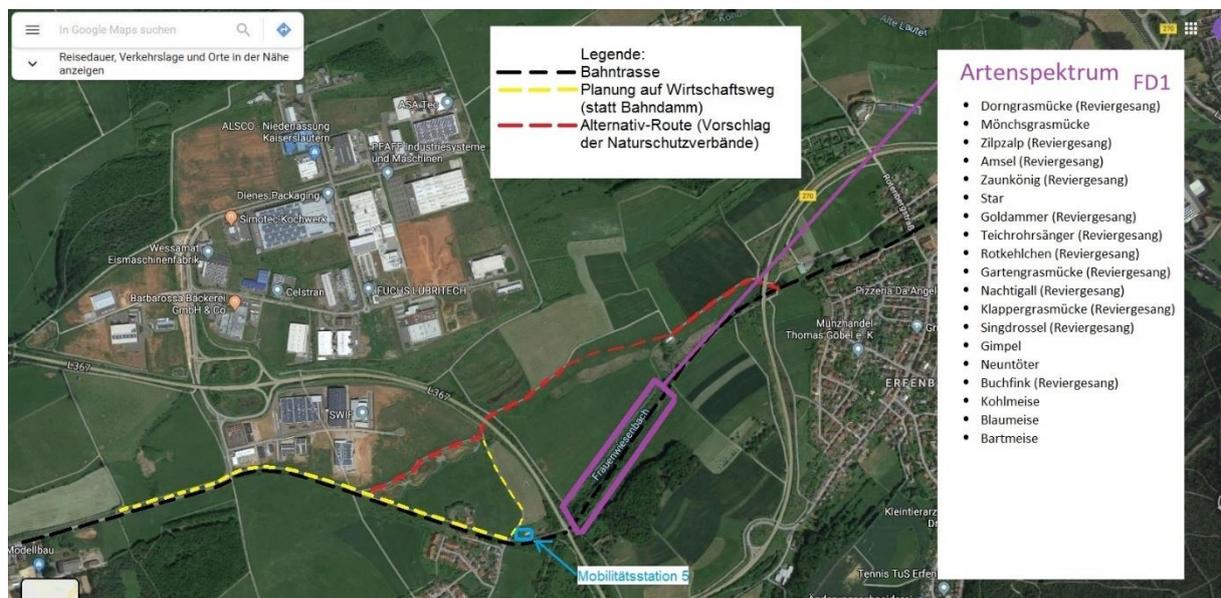


Abbildung: Röhrichtbrüter (Sumpfrohrsänger, Teichrohrsänger, Schwarzkehlchen) werden durch permanente Einwirkung auf die §30 Feuchtbiootope stark beeinträchtigt (Scheuchwirkung durch Verkehr in direkter Nachbarschaft)

In den folgenden Abbildungen sind die Kartierungsabschnitte ab der Stadtgrenze nach Osten und das jeweils angetroffene Artenspektrum aufgeführt.



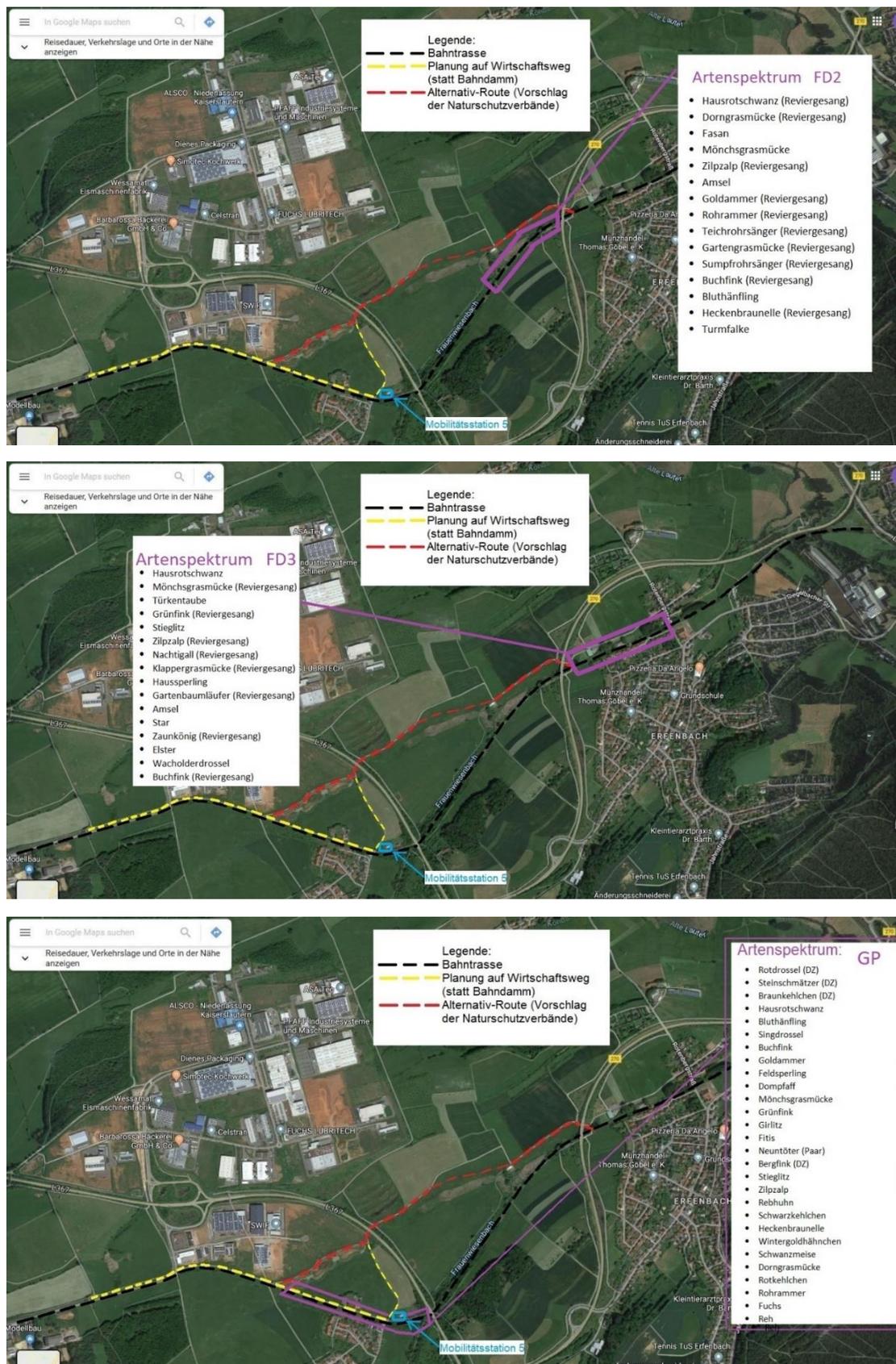


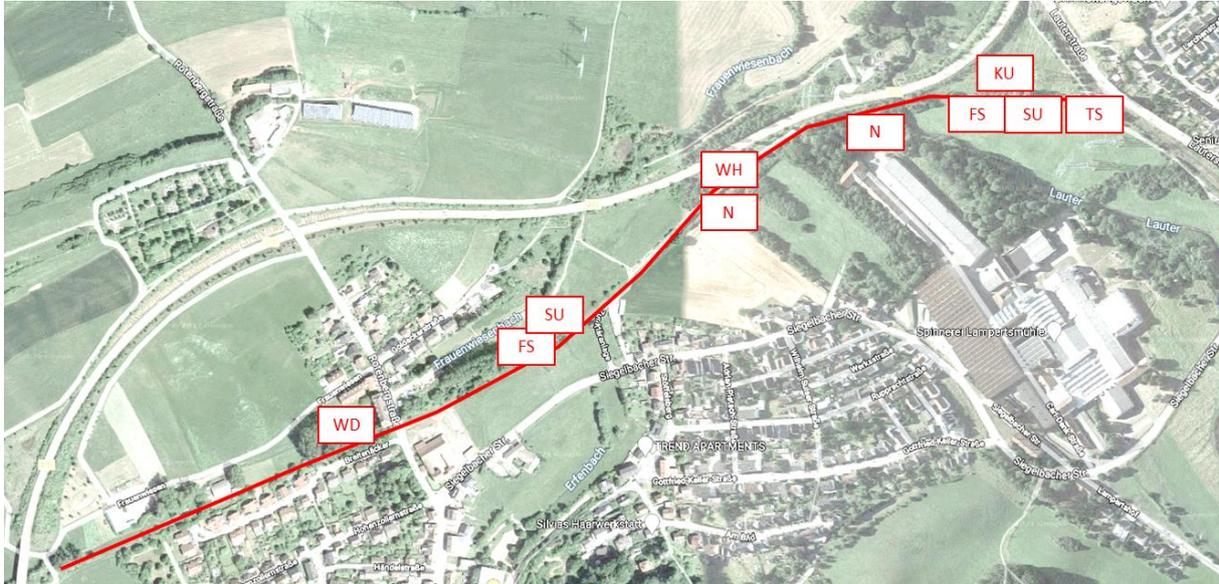
Abbildung: Kartierungsabschnitte des NABU ab Stadtgrenze nach Osten und die jeweils festgestellte Avifauna

Insgesamt kann für den gesamten Abschnitt östlich der Stadtgrenze festgehalten werden:

- Die Bahntrasse durchschneidet §30-Biotopflächen.

- Eine Entwertung des Lebensraums der Vögel ist durch die Realisierung des Radwegs auf der Bahntrasse nicht vermeidbar.
- Vergrämungs- und Störungseinwirkungen werden unseres Erachtens vom Planungsbüro falsch eingeschätzt.

4.3.1.4 Eigene Kartierung Erfenbach – Otterbach



- WD – Wacholderdrossel (Kolonie)
- FS – Feldschwirl
- WH – Wendehals (mit Belegfoto)
- KU – Kuckuck
- N – Nachtigall
- SU – Sumpfrohrsänger
- TS – Trauerschnäpper
- weitere Reviere von Amsel (7 Rev.), Dorngrasmücke (6 Rev.), Goldammer (3 Rev.), Stieglitz (4 Rev.), Star (mind. 7 Rev., Höhlen in Pappeln), Mönchsgrasmücke (5 Rev.), Klappergrasmücke (4 Rev.), Gartengrasmücke (4 Rev.), Girlitz (3 Rev.), und weitere Reviere häufiger Arten



Abbildung: Wendehals (G. Pitschi NABU Weilerbach)

Wie zuvor ausgeführt bedeutet eine Veränderung der Heckenstruktur (teilweise Perforierung) einen teilweisen Verlust dieser Brutvogelreviere. Ein Ausgleich am Ort ist nicht vorgesehen!

4.3.2 Rebhuhn

Beobachtung G. Pitschi 31.10.2019



Abbildung: Rebhuhn-Vorkommen im Bereich Siegelbach und den Frauenwiesen

Zum Rebhuhn liegen Beobachtungen von G. Pitschi, NABU Weilerbach, vor:

- Das Rebhuhn (IG Nord) befand sich ca. 30 m in der noch un bebauten Fläche neben der Bachbahn Siegelbach
- bisher keine Störung im Bereich Frauenwiesen, hier kommt eine permanente Störung durch den Radweg
- Abwanderung droht

4.3.3 Rotmilan

Häufige Beobachtungen des Rotmilans im Bereich der Bachbahnstrecke östlich Rodenbach bis Erfenbach werden vom NABU seit etlichen Jahren gemacht, mindestens seit 2012. Auch gab es immer wieder Hinweise auf Reviere. Eine Horstsuche 2020 erbringt einen Brutplatz am Nordrand des Kästenbergwaldes, ca. 60m von der Gleistrasse entfernt.

Hierbei sind folgende Punkte relevant:

- Anflug des Horstes erfolgt regelmäßig über die Bahntrasse hinweg
- Altvögel sitzen häufig auf Strommast zwischen Bahntrasse und Waldrand, oder auf Einzelbäumen an der Trasse.
- Rotmilan sehr störungsempfindlich, insbesondere während der Brutplatzgründungsphase im März
- schon bei Annäherung auf 250 m Fluchtverhalten
- Ein Brutplatzverlust ist schon aufgrund der Baumaßnahmen wahrscheinlich.
- auch zukünftige Hundeführer auf dem geplanten Radweg, die ihre Hunde in die Wiesen südlich der Trasse laufen lassen, in Richtung des Waldstücks würden den Rotmilan verscheuchen



Abbildung: Abstand Rotmilan-Horst – Bahngleise: 60 Meter



Abbildung: Abstand Rotmilan-Horst – Feldweg: 250 Meter – schon hier greift die Störungsempfindlichkeit des Rotmilans am Horst.



Abbildung: Rotmilan-Horst im Kästenbergwald mit Jungtier im Frühsommer 2020

Der vorgelegte UVP-Bericht vermerkt zur Artengruppe Greifvögel u.a.:

Artengruppe Greifvögel

Für die Greifvögel (Mäusebussard, Habicht, Sperber, Turmfalke und Rotmilan) bestehen keine aktuellen Bruthabitate im Wirkraum. Sie sind daher als Nahrungsgäste einzustufen.

Zum Rotmilan konnten in Jahren 2018/2019 nur Jagdbeobachtungen festgestellt werden. In 2020 erfolgte ein Nachweis für den Waldbestand bei Siegelbach. Der besetzte Horst (mit Jungvögeln) befindet sich in einem Laubmischwald auf der Kuppenlage östlich der L 367.

>>Hinweis für den LBP: In diesem Bereich liegt die geplante Streckenführung (Bahntrasse) in einem halbseitigen Einschnitt mit gleichzeitigem Kronenschluss durch den Baumbestand der Hangböschung. Der Waldbestand selbst ist durch einen 40 m breiten Grünlandkorridor von den Bahnbiotopen getrennt und der Horst befindet sich nicht am nördlichen Waldrand. Daher ist eine Beeinträchtigung durch das Radwegvorhaben auszuschließen; dies gilt auch für betriebsbedingte Effekte.

Dieser Einschätzung muss widersprochen werden. Der Rotmilan ist am Horst schon bei Annäherung auf 200 – 300 m störungssensibel. Eine Aufgabe des Brutplatzes schon allein aufgrund der Baumaßnahmen ist wahrscheinlich.

Um die Auswirkungen der Radwegplanung auf das örtliche Rotmilanvorkommen besser zu erfassen und abzuwägen ist unseres Erachtens eine Raumnutzungsanalyse (ähnlich wie bei der Planung von Windenergieanlagen) durchzuführen.

Mit der Realisierung der Variante der Naturschutzverbände (s. Kapitel 2.1) kann die Auswirkung auf den Rotmilan gemindert werden.

4.3.4 Mäusebussard

In direkter Nachbarschaft zum zuvor dargestellten Rotmilan-Brutplatz (ca. 100m) wurde 2020 auch ein Brutvorkommen des Mäusebussards im zwei Jungtieren vom NABU dokumentiert.

- in der Phase der Nistplatzbesetzung reagiert der Mäusebussard sensibel auf Störungen
- z.B. auch durch Hundeführer auf dem geplanten Radweg, die ihre Hunde in die Wiesen südlich der Trasse laufen lassen, in Richtung des Waldstücks

Auch hierbei droht ein Brutplatzverlust, schon allein durch die notwendigen Baumaßnahmen im Bereich des Frauenwiestals, was für die Realisierung der Variante in Kap. 2.1 spricht.



Abbildung: Brutplatz Mäusebussard 2020 in Nachbarschaft zum Rotmilan-Brutplatz

4.3.5 Fazit zur Artengruppe Vögel

Die Kartierung der Avifauna, die den Planungsunterlagen zugrunde liegt ist unvollständig. Eigene Kartierungen des NABU zeigen die Bedeutung der vorhandenen Heckenstrukturen für eine Vielzahl von

Kleinvögeln, u.a. Rote-Liste-Arten, und insbesondere die Bedeutung des Frauwiestals, das bei der von den Naturschutzverbänden vorgeschlagenen Variante der Radwegeführung (Kapitel 2.1) im derzeitigen Zustand als Lebensraum erhalten bliebe.

4.4 Artengruppe Säugetiere

4.4.1 Wildkatze

Zwischen Weilerbach und Rodenbach verläuft ein wichtiger Nebenkorridor für die Wildkatze (*Felis silvestris*) als Verbindung zwischen dem Landstuhler Bruch über das Naturschutzgebiet Krausenbruch zum Otterberger Wald. Die Wildkatze steht als Leittierart für zahlreiche Wildtiere, die Lebensräume mit ähnlichen Lebensraumsprüchen wie die Wildkatze haben. Dazu gehören unter anderem Deckung gebende Hecken, Büsche, Gehölze und Bachläufe. Die Wildkatze meidet freie Flächen ohne Deckungsmöglichkeiten.

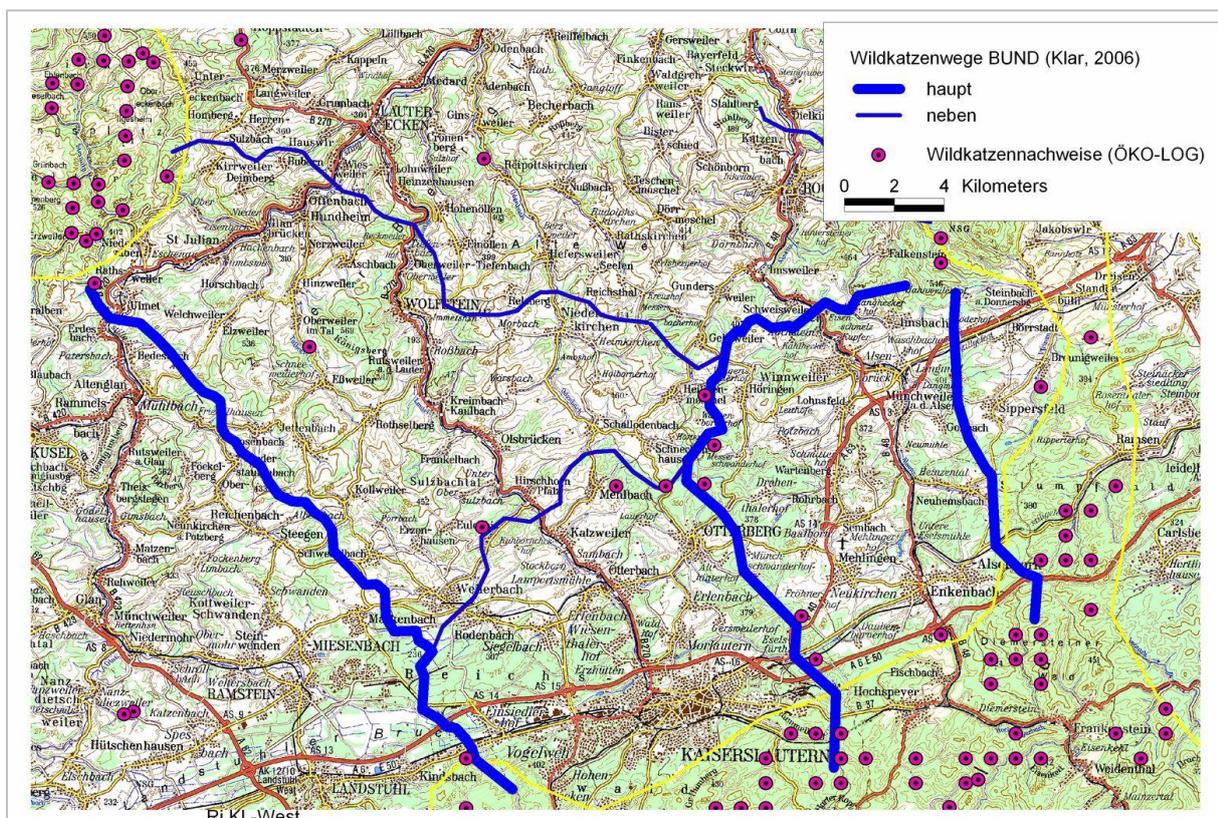


Abbildung: Korridorberechnung für die Wanderwege der Wildkatze, ÖKO-LOG, 2006

In der Fortschreibung des Flächennutzungsplans der Verbandsgemeinde Weilerbach ist an der Engstelle zwischen Weilerbach und Rodenbach der Bau eines Ärztliches Versorgungszentrums (W-7 im FNP) geplant. Hierdurch ist zu erwarten, dass die Zunahme des Straßenverkehrs und die Bebauung den Wanderkorridor der Wildkatze einschränkt und ein höheres Risiko besteht, durch Fahrzeuge getötet zu werden. Mehrere Totfunde von Wildkatzen und anderen Wildtieren im Umfeld dieser Engstelle belegen bereits jetzt die Gefährlichkeit dieser Querungsstelle.

Im weiteren Verlauf des Wanderkorridors in Nord-östlicher Richtung trifft der Nebenkorridor auf die geplante Neuerstellung der Pendleradroute. Durch den Bau der Pendleradroute werden wichtige Biotopstrukturen wegfallen beziehungsweise eine Störung erleiden und somit die Möglichkeiten für die Wildkatze zur gefahrlosen Wanderung entlang des Nebenkorridors verschlechtert.



Abbildung: kumulative Störwirkung von Baugebiet und Pendlerradroute

Hauptaktivitätszeiten der Wildkatze sind nachts und zu Zeiten der Dämmerung.

Eine zu erwartende Nutzung der Pendlerradroute auch zu den Dämmerungszeiten durch Arbeitspendler und die dadurch einhergehende Störung durch Bewegung, Licht (Fahrradlampen) und Geräusche wird die Wildkatze in ihrem Wanderverhalten stören. Somit ergibt sich eine kumulative Störung beider Bauvorhaben.

Deshalb ist es erforderlich, wie bereits in der Stellungnahme zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans der Verbandsgemeinde Weilerbach gefordert, unter der L367 Durchgangsröhren einzubauen (rotes Trapez), die der Wildkatze und anderen kleineren Wildtieren die gefahrlose Wanderung in Nord-Süd-Richtung ermöglicht.

4.4.2 Fledermäuse

Zur Artengruppe der Fledermäuse wurden von den Naturschutzverbänden keine eigenen Kartierungen durchgeführt. In den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens sind auch keine Daten erfasst.

Es ist nicht auszuschließen, dass im Bereich der Gärten im Umfeld der Unterquerung der L367 und eventuell an den Brückenbauwerken Fledermausquartiere existieren.

4.5 Fazit zur Kartierung

Die Kartierung durch das Planungsbüro ist somit bei den drei streng geschützten Arten Rotmilan, Schlingnatter und Mauereidechsen zumindest lückenhaft. Der NABU hat ehrenamtlich viel Aufwand in eigene Begehungen und Kartierungen investiert, da vom Gutachter trotz vielfacher Bitten keine Daten geteilt wurden.

5 Umsiedlungs- und Ausgleichsmaßnahmen

5.1 Umsiedlung Reptilien

Als Ausgleichsmaßnahmen für die **Zauneidechsen** in Rodenbach Mitte zur Bebauung der Trasse am Brunnenweg werden neue Flächen ausgeschrieben (09.3, S. 47-5) und aufbereitet. Obwohl auch in den Frauenwiesen Zauneidechsen festgestellt wurden, konnten wir der Planung keine Ausgleichsmaßnahmen an diesem Abschnitt entnehmen. Ohne die strukturreichen Sonnenplätzen im dortigen Schilfgebiet fehlenden wärmeliebenden Reptilien die Offenflächen. Im Fachbeitrag Artenschutz wird versichert, dass durch die Schaffung von Lebensräumen und Strukturen „unmittelbar am Eingriffsort“ keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population erwartet wird (19.4, S. 16). Dies ist jedoch im Abschnitt Frauenwiesen nicht vorgesehen. Da es sich um eine durch Anhang IV der FFH-Richtlinien geschützte Art handelt, die zudem sehr empfindlich auf Umsiedlungen reagiert halten Naturschutzverbände das für sehr bedenklich. Da im selben Bereich ebenfalls Mauereidechsen vorkommen, würde es durch den entstehenden Platzmangel zur Verdrängung einer der Arten kommen. In diesem Bereich müssen unbedingt alternative Habitate geprüft werden.

Die im Rahmen des Artenschutzes geplanten CEF-Maßnahmen für die **Mauereidechse** erscheinen aus unserer Sicht als keine gute Lösung. Zuerst einmal beschränken sie sich nur auf die Mauereidechsen in Rodenbach Ost und lassen weitere kleinere Populationen vollständig außer Acht. Außerdem begründen sich die Maßnahmen auf der Annahme, dass der Grünstreifen zwischen Bahntrasse und Straße bisher nicht von den Reptilien genutzt wird (09.3, S. 59 und 62). Wir haben allerdings Individuen auf dieser Fläche beobachten können und gehen deswegen davon aus, dass das Gesamthabitat aus Hecken auf der Nordseite, dem Gleisbett sowie den Grasstrukturen auf der Südseite in seiner bestehenden Form bereits bestens für die Tiere geeignet ist. Vor allem für die Nahrungssuche nach Insekten ergibt sich im Grasstreifen für die Eidechsen eine geeignete Fläche (s. Foto). Den südlichen Randstreifen als Neuerschließung für die Reptilien zu bewerben, halten wir daher für nicht korrekt.



Bisheriges Habitat aus Hecken zur Thermoregulation/Überwinterung (Nordseite), Bahngleis als Tagesversteck und Grasstreifen zur Nahrungssuche (Südseite)

Geplantes „Ersatzhabitat“ auf bisherigem Grasstreifen zwischen der Straße und dem geplanten Radweg

Abbildung: Oben: Das Foto zeigt den Grünstreifen zwischen Bahntrasse und Straße. Im Übergangsbereich zwischen Hecken und dem Randstreifen der Straße halten sich viele Mauereidechsen zur Nahrungssuche auf (rotes Rechteck). (Quelle: Planfeststellungsverfahren, 19.1, S. 16) Unten: Das Luftbild zeigt eine Gegenüberstellung des aktuellen Habitatumfangs zur geplanten Ausgleichmaßnahme im Zuge des geplanten Radwegs auf der Bahntrasse.

Es könnte dabei zu einer Überpopulation auf geringem Raum kommen, der zu großen Verlusten führen kann, zumal das Areal bereits sehr dicht besiedelt ist (viele Tiere mit Stummelschwänzen deuten auf Konkurrenzkämpfe hin). Zudem würde eine Verdrängung der Tiere aus dem vorher umfangreichen Habitat in einen schmalen Streifen zwischen dem geplanten Radweg und der Straße die Mauereidechsen um ihre weiträumige Verbreitungsmöglichkeiten bringen und sie darüber hinaus zu beiden Seiten hin der Gefahr durch den Verkehr aussetzen. Dies könnte die Population auf Dauer schädigen. Im Fachbeitrag Naturschutz ist von einem nur dreijährigen Monitoring und „ggf. lenkende[n] Maßnahmen“ die Rede. Wie man sich diese Maßnahmen vorstellt, ist nicht erläutert. Im Rahmen der Schutzmaßnahmen für das Bauvorhaben wird von einer Vergrämung samt Reptilienschutzzaun und ggfs. Umsetzen von Tieren gesprochen. Dies ist für einen gesamten Bahndamm so nicht machbar. Es ist davon auszugehen, dass sich die Tiere nicht „freiwillig“ aus ihren Verstecken begeben und ein manuelles Einfangen der Tiere ist durch die Menge an Rückzugsmöglichkeiten und den Umfang der Population nicht zu erreichen.

Laut Experten ist eine Umsiedlung der dort ebenfalls vorkommenden **Schlingnattern** in diesem Habitat unmöglich, da die Tiere sich lediglich tiefer in den Bahndamm zurückziehen und dadurch nicht erreichbar sind. Sie wären somit bei der Abtragung des Gleisbetts und Zerkleinerung des Schotterstrahls schutzlos der Tötung ausgesetzt. Die CEF-Maßnahmen, die für die Hauptpopulation der Mauereidechse geplant wären, wurden für die Schlingnatter als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme deklariert. Einem Fachmann für Herpetologie zufolge werden diese Maßnahme, die eine Verlegung des Reptilienlebensraums auf den schmalen Grünstreifen zwischen dem geplanten Radweg und der parallel verlaufenden Straße als „Terrariumslösung“ eingeschätzt. Die Tiere wären dadurch von beiden Seiten eingesperrt und könnten sich nicht mehr frei verbreiten. Außerdem sonnen sich die wärmeliebenden Reptilien gerne auf dem Asphalt und könnten dadurch von Autos oder Radfahrern

überfahren werden. Zudem seien die gleichmäßigen Bewegungen durch Fahrräder für die Nattern kaum als Vibrationen wahrnehmbar und durch die glatte Oberfläche des Asphalt könnten die schlängelnden Tiere auch schlecht flüchten. Um eine Rückkehr auf die Bahnstrecke bzw. den geplanten Radweg zu vermeiden müsse laut Experten mind. 60 cm hohe Metallplatten entlang der Teilabschnitte aufgebaut werden, da die Nattern sonstige Hindernisse leicht überwinden könnten. Wir kommen somit in Übereinstimmung mit den herangezogenen Fachleuten zu dem Ergebnis, dass das Bauprojekt in dem aktuellen Maße zu einer Auslöschung des Vorkommens der geschützten Schlingnatter führen würde. Damit wäre ein regional bedeutendes Vorkommen unwiederbringlich zerstört.

5.2 Erwerb Ausgleichsflächen

Bei der Realisierung des nahe gelegenen Industriegebiet Nord gab es erhebliche Probleme die damit geplanten Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Die vorgesehenen Flächen konnten zu einem erheblichen Teil nicht oder nicht zu akzeptablen Kosten erworben werden.

Ausgleichsmaßnahmen sollten spezifisch die Verluste an Lebensräumen oder Arten ausgleichen und in örtlichem Zusammenhang stehen. Ob und wie gut die Planung dies erreicht, können wir im Ehrenamt nur ansatzweise hinterfragen.

Abgesehen davon, dass die Ausgleichsmaßnahmen nicht Eingriffe für alle betroffenen Arten kompensieren können (Amphibien, Reptilien, bedrohte auf spezifische Lebensräume spezialisierte Vogelarten, ...) sollte zumindest vor der Genehmigung eine gewisse Wahrscheinlichkeit (wenigstens mündliche, unverbindliche Nachfrage bei den Eigentümern) der beplanten Flächen eingeholt werden. Besser wäre eine erhöhte Wahrscheinlichkeit durch Absichtserklärungen, falls es zur entsprechenden Genehmigung kommen würde.

5.3 §30-Biotop bei Frauenwiesen (Röhricht...)

Wie in Kapitel 3.1.2 zur Variantenabwägung von Gleisvariante und Variante B bzw. besser noch der vorgeschlagenen Variante der Naturschutzverbände beschrieben, sind die Beeinträchtigungen auf die nach § 30 BNatSchG geschützten Röhrichte nicht berücksichtigt. Gerade Vergrämung auf dort spezialisierte Vogelarten können gebietsnah nicht ausgeglichen werden.

Daher wäre bereits durch dieser Eingriff nach § 44 und § 45 BNatSchG durch die Möglichkeit einer akzeptablen Alternative ein Anlass die Genehmigung der Gleisvariante zu versagen.

5.4 Ausgleich Hecken

Zwar wird die Wichtigkeit der Hecken- und Biotopstruktur im ERLÄUTERUNGSBERICHT der Planunterlagen erkannt (Seite 54 f):

„Gemarkung Siegelbach, ab km 3+525

Diese Hecke ist eine wichtige Struktur für Brutvögel der Feldflur.

Gemarkung Siegelbach, ab km 3+900

Der Biotopkomplex aus Hecke, Feldgehölz, Wiese, Gebüsch ist nicht nur für Heckenvögel von Bedeutung. Gerade im Verbund mit den periodischen Gewässern der Rückhaltebecken (nördlich) ist der Biotop auch als Ruhestätte für die Vogelfauna von Bedeutung.

Gemarkung Siegelbach, ab km 4+890

Dieser Bereich stellt den am stärksten ausgeprägten Gehölzbiotop im Untersuchungsraum dar. Die erhöhte Artendichte der Vogelfauna verdeutlicht dies. im Verbund mit den Feuchtbiotopen des Talraumes (Frauenwiesbach, nördlich) ist der Biotop auch als Ruhestätte für die dortige Vogelfauna von Bedeutung“

und Seite 38 zum Biototyp Röhrichte:

„Projektspezifische Ableitung:

Die flächenhaften Röhrichte im Talraum des Frauenwiesbachs besitzen eine interessante Vogelgemeinschaft mit besonders wertgebenden Arten. Einige Arten () haben auch einen direkten Bezug zu den Gehölzen der Bahnstrecke, da sie beide Biotoptypen als Brutplatz nutzen.“*

jedoch werden aus dieser Erkenntnis keine ausreichenden, den Lebensraum erhaltenden Maßnahmen abgeleitet oder die Schaffung neuer, gleichwertiger Biotope im nahen Umfeld vorgeschlagen.

Im ARTENSCHUTZBERICHT der Planunterlagen wird auf Seite 29 zur Darlegung und Betroffenheit der Arten vermerkt, dass die Baufeldfreimachung und Rodung von Anfang Oktober bis Ende Februar erfolgt und als Prognose angegeben, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird und nicht zu einer signifikant negativen Auswirkung auf die lokale Population führt.

Diese Einschätzung wird von den Naturschutzverbänden nicht geteilt.

Der Verlust beziehungsweise die massive Störung des Lebensraums entlang des Frauenwiesbachs führt dazu, dass die dort lebenden Tiere keinen neuen Lebensraum finden, da andere Reviere bereits besetzt sind. Hinzu kommt, dass der Verlust dieser Heckenstruktur mit seiner wichtigen Vernetzungsfunktion dieses Abschnitts dazu führt, dass eine große Lücke im Biotopverbund entsteht.

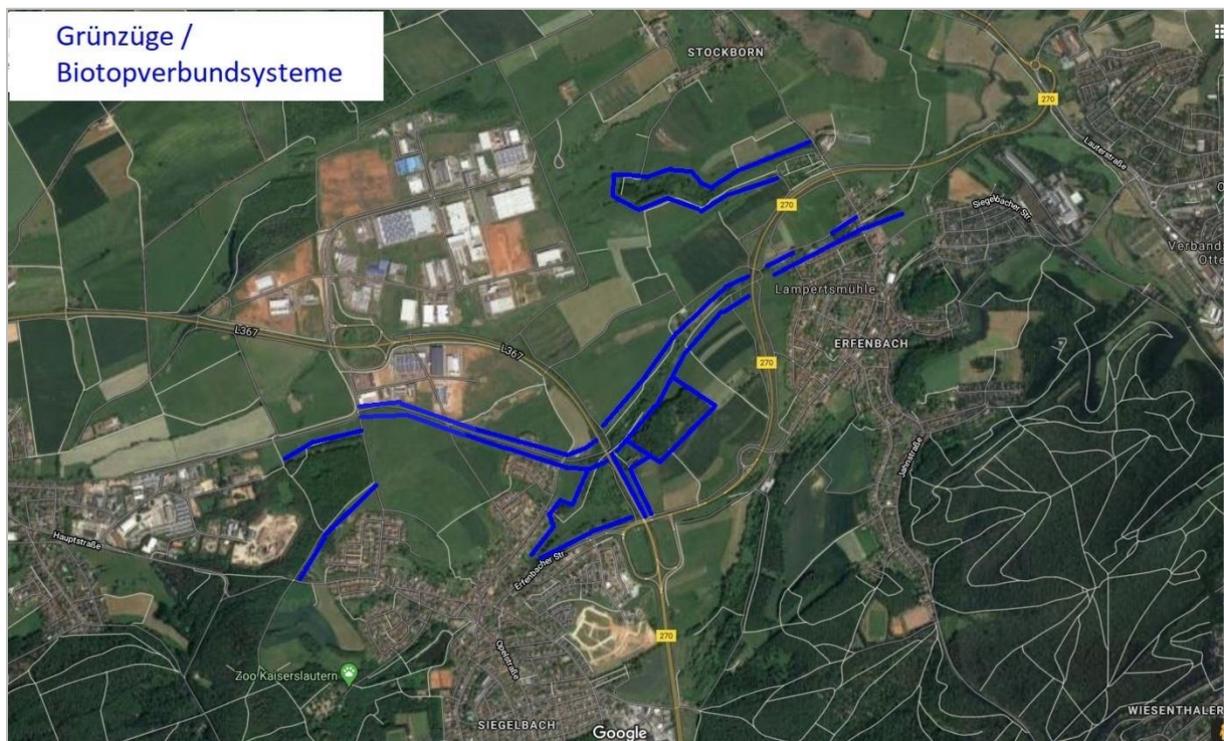


Abbildung: Biotopverbund „Hecke“

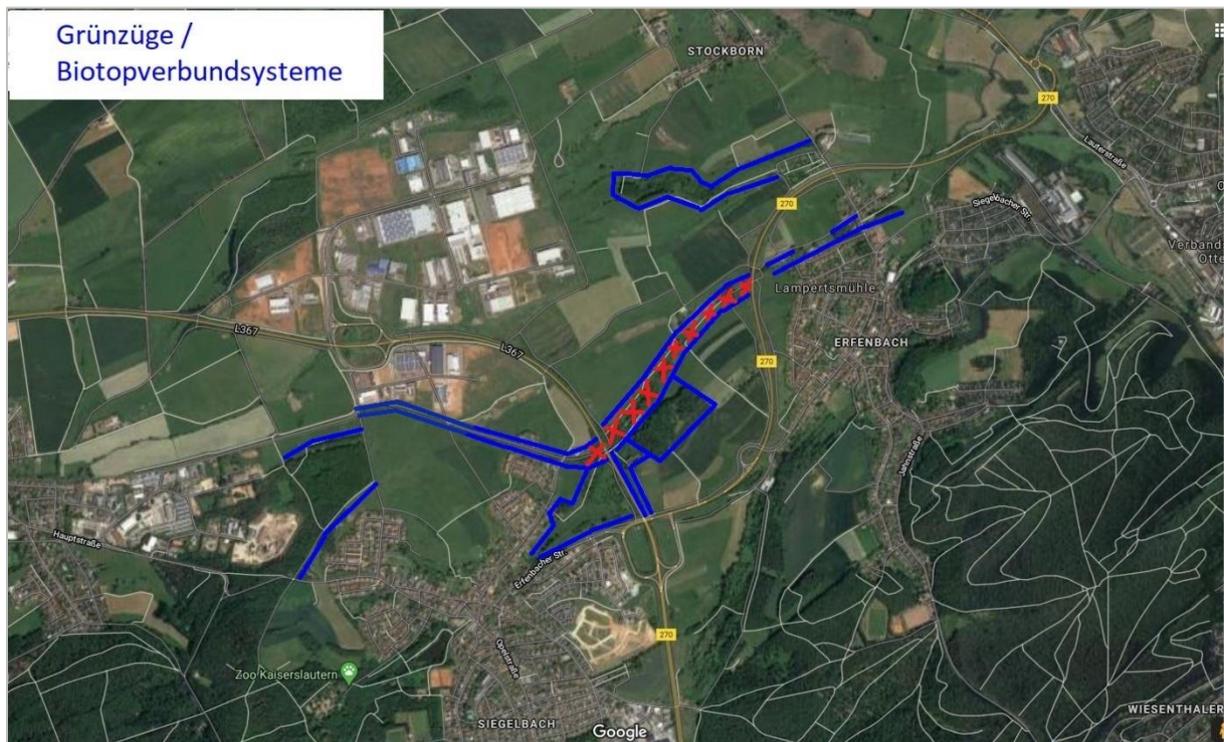


Abbildung: Biotopverbund „Hecke“ mit Störwirkung

Zerstörung der Heckenstruktur

Die Planung sieht vor, die Gehölz- und Heckenstruktur "nur" auf der Bahntrasse zu entfernen und das Biotop rechts und links des asphaltierten Radwegs zu belassen. In den verbalen Erläuterungen wird von einem „Tunnel aus Grün“ gesprochen, in dem die Radfahrer fahren würden und der Lebensraum an den Rändern ja erhalten bleibt (siehe Seite 29 FACHBEITRAG ARTENSCHUTZ). Als Prognose wird angegeben die „ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang gewahrt“. Als einzige Maßnahme ist auf Seite 24 die Bauzeitbeschränkung Vart1 genannt.

Die Planungsunterlagen sprechen jedoch an anderer Stelle, dass Ausgleiche nur planextern möglich seien. Seite 77 f des FACHBEITRAG ARTENSCHUTZ gibt an, dass Ersatzstrukturen für wegfallende Hecken in der Gemarkung Rodenbach in einer Entfernung von 1260 m vorgesehen sind.

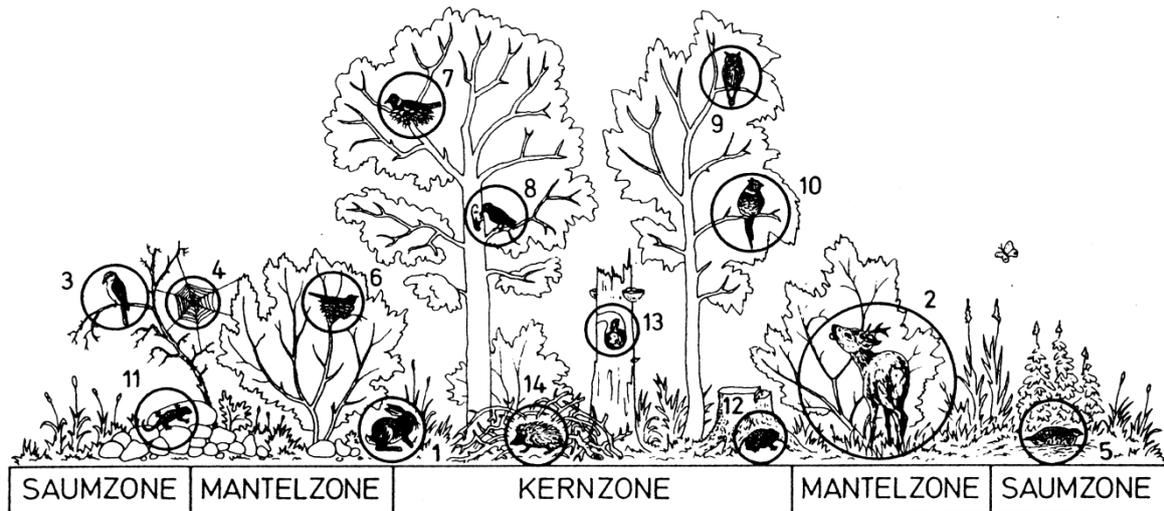
Für die Gemarkung Erfenbach ist lediglich die Umwandlung einer Ackerfläche geplant, auf der Sträucher, vereinzelt Bäume, eine Baumreihe und eine Streuobstwiese gepflanzt werden sollen (Ersatzmaßnahmen 3.1 – 3.4). Dies kann eine über Jahrzehnte gewachsenen Heckenstruktur mit ihrer Funktion als Biotopverbund und Lebensraum für zahlreiche Arten nicht ersetzen.

Auf Seite 52 des Erläuterungsberichts zum FACHBEITRAG NATURSCHUTZ aus den Planunterlagen wird dargestellt, wie eine Erstellung des Radwegs in der „Vor-Kopf-Bauweise“ erfolgt:

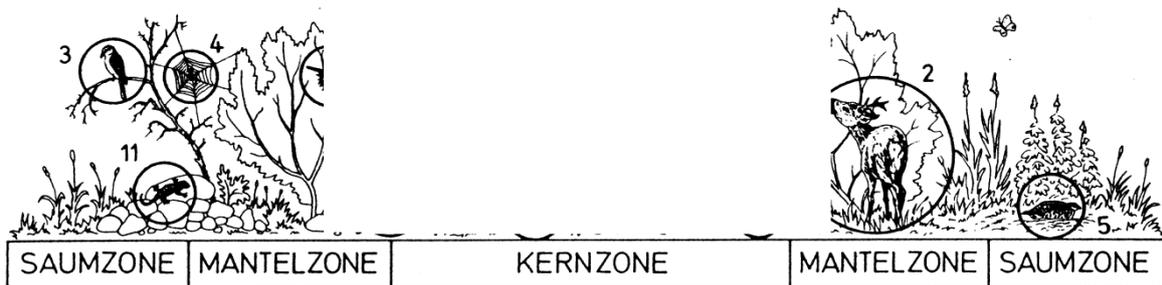


Von einem „Tunnel aus Grün“ ist nach dem Anlegen des Radwegs nicht viel zu erkennen. Auf weiten Streckenteilen am Frauenwiesbach wird mit dieser Bauweise der Lebensraum erheblich ge- und zerstört werden. Eine Stör- und Vergrämungswirkung nach rechts und links durch den Radverkehr wird dauerhaft mehrere Meter reichen, so dass störungssensible Arten ihr Revier aufgeben werden.

Tatsächlich würde durch den Bau des Radwegs auf diesem sensiblen Streckenabschnitt die Heckenstruktur massiv beeinträchtigt.



Quelle: LfU Baden-Württemberg



Quelle: LfU Baden-Württemberg

Abbildung Heckenstruktur: Wohn-, Schlaf- und Esszimmer von Wildtieren fehlen plötzlich

Die Sinnhaftigkeit, die Heckenstruktur bei Siegelbach zu schonen, aber bei Erfenbach (Frauenwiesen) zu zerstören erschließt sich uns nicht. Die Zerstörung der Heckenstruktur steht im Widerspruch zur „Aktion Grün“ des MUEEF. Eine Studie der Universität Ulm ergab, dass insbesondere der Artenschwund in der Nähe von Äckern massiv ist. Im Umfeld der Heckenstruktur entlang des Frauenwiesbachs befinden sich Wiesen und Äcker. Das Vorkommen zahlreicher Vogelarten legt eine hohe Insekten-dichte nahe. Das Insektensterben ist durch die Bewahrung der Heckenstruktur unbedingt zu verhindern.

Wurden Kartierungen zu Insektenarten vorgenommen?

Ein Radweg, der auch touristischen Belangen genügen soll, sollte einen Blick auf natürliche Strukturen wie Hecken ermöglichen und nicht auf ausgeräumte Landschaften. Neben zahlreichen Vogel- und Insektenarten bietet die Heckenstruktur zahlreichen weiteren Tierarten wie Kleinsäuger, Marder, Reh usw. Deckung und Nahrungshabitat.

Wie sieht die Ausgestaltung der Verkehrssicherungspflicht aus? Müssen deshalb der Gehölzstreifen und die Hecken über das Maß der Radwegbreite hinaus reduziert werden?

Zahlreiche Höhlenbäume bieten weiteren Tierarten Unterschlupf. Sind Ersatzhabitate in der Planung?

6 Sonstiges

Hilfsweise, zur Berücksichtigung eines besseren Artenschutzes und insbesondere einer naturverträglichen Trassenführung, führen wir folgend weitere Lücken und Mängel in den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens auf.

6.1.1 Weitere Mängel in den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens

Hilfsweise, zur Berücksichtigung eines besseren Artenschutzes und insbesondere einer naturverträglichen Trassenführung, führen wir folgend weitere Lücken und Mängel in den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens auf.

6.1.2 Fehlerhafter UVP Bericht

Die Ausführungen des Antragstellers (UVP-Umweltbericht, vorgelegte Artenschutz und Fachgutachten), entsprechen nicht den seit 2017, für Gutachter und Behörden maßgebenden Richtlinien des novellierten UVPG vom 27. Juli 2017, hier §2, §16 UVPG und UVPG Anlage 4.

6.1.2.1 Das novellierte UVPG

Das novellierte UVPG brachte signifikante Änderungen für die UVP-Praxis, vor allem für die Gutachter. Das UVPG ist bundesweit gültig, die Umsetzung der UVPG Kriterien ist normativ und muss auch von lokalen Behörden entsprechend überprüft und umgesetzt werden. Mit der novellierten Gesetzgebung erfüllt das UVPG (u.a.) den Anspruch des Artikel 20a (Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen), in Verantwortung für zukünftige Generationen (z.B. die Folgen des Klimawandels).

Der Umweltbericht nach UVPG §16 und Anlage 4 mit integrierter Umweltprüfung (UVP), basiert auf einem „integrativen Ansatz“ für die UVP. Die Arten-, naturschutzfachlichen und sonstigen Fachgutachten müssen ebenfalls, wenn als Prüfgegenstand relevant, die entsprechende umweltbezogene Regelungstiefe und den Regelungsumfang des normativen UVPG umsetzen. Beispielsweise fehlt im UVP-Bericht die sehr wichtige, Schutzgut bezogene Validierung. Weiterhin verlangt das novellierte UVPG, eine inhaltlich tief gehende Bearbeitung von Fragestellungen der Biodiversität, der Akkumulierung von Einwirkungen, der ökologische Resilienz oder empirischer Prognoseverfahren für die absehbare Entwicklung von Umwelteinwirkungen. Diese UVPG Anforderungen wurden im UVP-Bericht nicht berücksichtigt. Der gutachterliche Artenschutzbericht hat fachlich umfassende Mängel und die durchgeführten Kartierungen sind höchst zweifelhaft. Sie erfüllen nicht die Mindestvoraussetzungen nach UVPG §16 und Anlage 4.

6.1.2.2 Umweltauswirkungen Basis - Prognose

Im Umweltbericht fehlen abwägungsrelevante, empirisch und wissenschaftlich belastbare Beschreibungen und Bewertungen der erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVPG Anlage 4). Ein wichtiges Element der UVP ist der Vergleich des Basisszenarios (= heutiger Zustand), d.h. die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung, mit dem absehbaren zukünftigen Zustand (Prognose) nach Fertigstellung des Vorhabens. In der Prognose muss auf die maßgeblichen Umwelteinwirkungen eingegangen werden, mit einer Beschreibung der absehbaren Entwicklungen des Umweltzustandes im betroffenen Landschaftsgebiet.

6.1.2.3 Wechselwirkungen nach UVPG §2, (1) 3.

Es fehlt eine ökosystemische Bewertung des „Schutzgutes Wechselwirkungen“ mit direkten, indirekten, kurzfristigen und langfristigen, negativen wie positiven Umweltauswirkungen. Über die Auswertung der Ergebnisse zu den acht Schutzgütern in UVPG §2, ergibt sich die Wechselwirkung als eigenständiges Schutzgut. Auch hier ist eine Beschreibung des Ist-Zustands und eine Darstellung des Soll-

Zustands mit plangebietsspezifischen Auswirkungen und Maßnahmen erforderlich. Welche Schutzgüter eventuell schädlichen Umwelteinwirkungen ausgesetzt sein werden, hängt natürlich von den konkreten Umständen des Einzelfalls ab. Maßstab sind einerseits Umfang und Schwere des planerischen und des Vorhaben Eingriffs und andererseits die vorhandenen konkreten Bedingungen im Plangebiet, also die Wertigkeiten, Empfindlichkeiten oder Vorbelastungen. Möglicherweise sind manche Aspekte nicht relevant, aber das muss näher begründet werden, diese Ausführungen fehlen.

6.1.2.4 Verfahrensbezogen Änderungen der UVPG-Novelle.

Die Regelungen zur Qualitätssicherung und die Überwachung (Monitoring und ökologische Bauleitung) des Vorhabens mit anerkannter Finanzierung, Planung und Umsetzung von, z.B. Kompensationsmaßnahmen zur Verhinderung negativer Umweltauswirkungen ist neu. Diese Aspekte fehlen im Bericht.

Eine Vorhabenbeschreibung liegt vor. Es fehlen Angaben zum Ablauf der gesamten Bauphase, mit einer Abschätzung der möglichen Umweltauswirkungen und der Art der Ökobauleitung mit Finanzierung. Z.B. flexible Vorhabensicherungen, Abstandssicherungen für erhaltenswerte klein Biotope, Mutterbodenverlagerungen, Starkregen und Oberflächenwasser Kontrolle während und nach dem Vorhaben, Wasser Rückhaltung (kurzfristig, langfristig), Reinigung des abzupumpenden Wassers, Wall und Böschungssicherungen, Unfälle mit Vorhabenfahrzeugen, wie wird die Lärm- und Staubentwicklung im Sommer kontrolliert?

6.1.2.5 Klimawandel, Fläche und Starkregen

Materiell ist der „Klimawandel“ als Prüfgegenstand eingeführt worden und die „Fläche“, kam als eigenständiges, Umweltschutzgut dazu. Dazu steht im UVP Bericht nichts. Nach WHG §78B ff (Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten) gehört zu jeder heutigen Radwegkonzeption, eine Gefährdungsanalyse und ein Maßnahmenpaket für die Kontrolle von Starkregenereignissen, bevor das Vorhaben ausgeführt wird. Das Lautertal ist durchaus für gefährliche Überschwemmungsereignisse bekannt.

6.1.3 Natur- und Artenschutz

Im BNatSchG § 44 steht unter (1):

„Es ist verboten, ...

2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, ...“

Im BNatSchG §45 steht weiter unter (7):

„Die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden sowie im Fall des Verbringens aus dem Ausland das Bundesamt für Naturschutz können von den Verboten des § 44 im Einzelfall weitere Ausnahmen zulassen ...

5. aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art.

Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 92/43/EWG weiter gehende Anforderungen enthält.“

Im Bereich des Frauenwiesbachs zum Beispiel sind mindestens drei streng geschützte Arten von dem Störungsverbot der lokalen Population betroffen. Dabei handelt es sich um den Rotmilan, die Schlingnatter und die Zauneidechse.

Im BNatSchG § 15 steht zu Verursacherpflichten, Unzulässigkeit von Eingriffen; Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen:

(1) Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen.

Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird eine UVP-Prüfung durchgeführt und keine FFH-Prüfung. Dennoch könnten nachfolgende genannte Sensibilitätsschwellen oder Urteile auf dieses Projekt übertragbar sein:

Zudem gilt immer der Lebensstättenschutz:

Europarechtlich fällt unter den Tatbestand der Beschädigung nach § 44 Abs.1 Nr.3 BNatSchG auch der schleichende Verfall. Laut EU-Kommission 2007: Kapitel II.3.4.c: „Beschädigung kann als die materielle Verschlechterung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte definiert werden. Im Gegensatz zur Vernichtung kann eine solche Beschädigung auch schleichend erfolgen und zur graduellen Verschlechterung der Funktionalität der betreffenden Stätte führen.“

Durch den zukünftigen Radverkehr werden die Störungen nachweislich zunehmen. Selbst wenn diese durch entsprechende Maßnahmen unter einer Erheblichkeitsschwelle bleiben, was wir anzweifeln, ist anzunehmen, dass eine andauernde Störung, die nur zu einer geringen oder mittleren Beeinträchtigung der Arten oder Lebensräume führt, langfristig zu einer stärkeren Verschlechterung dieser führen kann. Diese kann sich aufsummiert auf einen langen Zeitraum erheblich auswirken und verstößt zudem gegen das Verschlechterungsverbot (Art. 6 (2) FFH-Richtlinie)."

In der anerkannten Fachkonvention zur Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung von Lambrecht & Trautner (2007) wird die Bagatellschwelle als Erheblichkeitsschwelle angesetzt.

Danach müssen gerade wenn sich Arten und LRT im schlechten Zustand befinden, der schlechte Zustand plus eine leichte andauernde Störung als erheblich gewertet werden.

Die Bagatellschwelle wird auch durch das BVerwG begründet: Danach ist grundsätzlich jede Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels (Lebensraumtyp nach Anhang I bzw. Art nach Anhang II der FFH-RL) erheblich (BVerwG, Urteil vom 17.01.2017 – 9 A 20.05, juris Rn. 41).

Auch verweisen wir auf die Urteilsgründe des EuGH vom 17.04.2018 (C-441/17), in dem die Vorgehensweise nach Art. 6 Abs. 3 der FFH-RL zusammengefasst wird. (Rn. 113-118):

Die Richtlinie 114 sagt, dass die Datengrundlage für die FFH-VP nicht lückenhaft sein darf.

Richtlinie 117: „Die Genehmigung eines Plans oder Projekts im Sinne von Art. 6 Abs. 3 der FFH-Habitatrichtlinie darf daher nur unter der Voraussetzung erteilt werden, dass sich der Plan oder das Projekt nicht dauerhaft nachhaltig auf das betreffende Gebiet als solches auswirkt.“

Hier kann es also durch die andauernde Störung zu einer schleichenden Verschlechterung auf die Lebensraumtypen, Arten und die Funktionalität ihrer Lebensraumstätten kommen (siehe auch Lebensraumstättenschutz nach EU-Kommission 2007: Kapitel II.3.4.c). Die andauernde Störung ist mit der Verwirklichung des Projekts gegeben."

Die vorigen Ausführungen beziehen sich auf die FFH-Richtlinie, könnten aber bei naturschutzfachlichen Beurteilungen auch auf den vorliegenden UVP-Bericht und die Bearbeitung des Artenschutzes in den vorliegenden Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens übertragbar sein.

6.2 Vorgaben für Radwegeplanung

Bei der Planung neuer Radwege ist ein zentraler Gedanke, dass grundsätzlich vorhandene Wege genutzt werden:



radwanderland.de

LBM LANDESBETRIEBER RHEINLAND-PFALZ

SWECO

Pendler-Radrouten (PRR) in RLP

- überwiegend auf vorhandenen Wegen und Straßen
- weniger umfangreiche Investitionen in Weg und Infrastruktur
- gewünschte Effekte bei unkomplizierter und kostengünstiger Umsetzung

→ i. d. R. kein Neubau von Wegen, die ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sind



Abbildung: Diese Aussagen zu Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz sind auch für den Bachbahnradweg anzuwenden. Das Argument, die Gleistrasse sei doch ein bestehender Weg, ist nur formal-oberflächlich zutreffend. Angesichts der langjährigen Nichtnutzung hat die Natur sich die Trasse zurückerobert und ein durchgängiger Umbau zum Radweg würde erheblichen Verlust an Lebensraum mit sich bringen, insbesondere für Heckenbrüter, Reptilien, Amphibien und Kleinsäuger.

6.3 Unterlagen für Ratsentscheidungen fehlerhaft

Auf die fehlerhaften Beschlussvorlagen für die maßgeblichen Sitzungen des Stadtrats und der Ortsbeiräte Erfenbach und Siegelbach wurde bereits mehrfach hingewiesen (siehe Kapitel 2.1).

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat befürwortet den Bau eines Radweges zwischen Weilerbach und Otterbach im Rahmen des interkommunalen Förderprojektes Pendlerradroute Bachbahn. Für den Planfeststellungsantrag sollen/soll als Trassenführung im Stadtgebiet

- a) die vom Planungsbüro empfohlenen Varianten A und C und ansonsten die Führung des Radweges auf der Trasse der ehemaligen Bachbahn oder
 - b) die von den Naturschutzverbänden empfohlene Variante B
- zu Grunde gelegt werden.

Die Führung über den bestehenden Wirtschaftsweg zwischen Siegelbach und Erfenbach (Variante B) wird insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden Konflikte mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Spaziergängern, der weniger direkten und umwegigen Führung und der zu überwindenden Steigung, nicht empfohlen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass um das Konfliktpotenzial zu minimieren, eine Verbreiterung des Wirtschaftsweges auf mind. 4,0 Meter erforderlich ist. Da nicht alle Grundstücke in diesem Bereich in städtischem Eigentum sind, ist Grunderwerb von 15 bis 20 Eigentümern erforderlich.

Abbildung: Kopie aus den Sitzungsvorlagen für den Ortsbeirat Erfenbach, Ortsbeirat Siegelbach und Stadtrat.

Fehlerhaft und trotz besseren Wissens der Planungsträger, die auch bei allen Sitzungen anwesend waren, war in den jeweiligen Beschlussvorlagen:

- Die Anzahl der im Streckenabschnitt mit „Variante B“ zu erwerbenden Grundstücke und beteiligten Grundstückseigentümer.
- Dass es sich um den Vorschlag der naturschutzverbände handeln würde. Dies erweckte den Eindruck, dass hiermit die naturverträglichste Variante abgearbeitet sei. Das war falsch.
- Falsche Streckenlängen für die „naturverträgliche Variante“
- Fehlende Begradigung und daher auch falsche Bewertungen in der Tabelle
- Kostenangaben bzw. -schätzungen, die vermutlich so nicht stimmen.

Auf den Bedarf der Korrektur der Beschlussvorlage und auf die notwendigen Änderungen bei „Variante B“ oder alternativ eine weitere Variante, die dem Vorschlag der Verbände entspricht, hat der NABU Kaiserslautern den Radwegebeauftragten der Stadt per E-Mail am 23.06.2020 hingewiesen. Dabei wurde nachdrücklich auf mögliche Verfahrensfehler durch fehlerhafte Beschlussvorlagen hingewiesen.

Am 24.06.2020 hat der Radwegebeauftragte dem NABU Kaiserslautern per E-Mail wie folgt geantwortet: „Wir befinden uns noch nicht in einem formellen Verfahren (Planfeststellungsverfahren nach § 5 Landesstraßengesetz). Dieses soll ja nun gerade erst beantragt werden. Ob die Planunterlagen und Gutachten in Bezug auf den Naturschutz wie von Dir vermutet fehlerhaft sind, wird sich in dem Verfahren, in dem sowohl Ihr als Naturschutzverbände, als auch die Obere Naturschutzbehörde die Unterlagen prüfen und ihre Stellungnahmen abgeben können, zeigen.“

Wir sind ehrenamtliche Naturschützer und keine Juristen. Wir fragen uns jedoch, ob politische Beschlüsse, die zu einem Planungsverfahren bzw. darin zu Variantenentscheidungen führen, gültig sind, wenn die zugrundeliegenden Beschlussvorlagen bekanntermaßen falsch waren? Wie liegt dann die Verantwortung der handelnden Personen bei den Planungsverantwortlichen, wenn Ihnen

diese Fehler bekannt waren und sie sogar anwesend waren? Ist die Planung oder das gesamte Planfeststellungsverfahren dadurch angreifbar oder ungültig, wenn eine möglicherweise ungültige, politische Entscheidung dieser zugrunde liegt?

6.4 Kombiverkehr Landwirtschaft und Fahrrad

Eine Frage die sich abseits des Natur- und Artenschutzes stellt ist, ob ausreichend Abstand beim Überholvorgang von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu Radfahrern (außerhalb geschlossener Ortschaften: 2 Meter) gehalten werden kann. Da in der Planung auf nicht unerheblichen Streckenabschnitten die Pendlerradroute auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt wird schlagen wir vor, für den Begegnungsverkehr Buchten zum Ausweichen anzulegen.

6.5 Behindertengerechte Planung

Bei verschiedener Gelegenheit haben die Verbände die Planungsträger darauf hingewiesen, dass eine Radroute in diesem Umfang in Funktion und Vorbild für die kommenden Jahrzehnte geeignet sein muss und daher unbedingt durchgehend behindertengerecht beschildert und gebaut sein muss! Bei unseren Terminen und der uns im Rahmen des Ehrenamts möglichen Durchsicht der Planungsunterlagen haben wir dazu keine Antworten bekommen.

Wir Naturschutzverbände erwarten bei diesem hoch geförderten, zukunftsweisenden Projekt, dass der gesamte Radweg inklusive aller Zuwegungen und Querungen die entsprechenden Ansprüche nach LGGBehM (Landesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, gegenwärtig in Überarbeitung) auch mit den Ansprüchen der gegenwärtig beratenen und demnächst gültigen Version erfüllt. Die Beschilderung sollte dem HBR (Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, 2014, gegenwärtig in Fortschreibung) oder einem vergleichbaren Nachfolgestandard entsprechen.

Dafür wäre es wünschenswert, wenn ein entsprechend spezialisiertes Fachbüro die Planung prüft.

6.6 Urheberrechte

Alle Inhalte, Texte, Fotografien und Grafiken dieser Stellungnahme sind urheberrechtlich geschützt. Sie entspricht dem zu diesem Zeitpunkt bekannten, vernünftigen Wissensstand des Umweltrechts und der angewandten Umweltwissenschaften. Alle Rechte, einschließlich der Vervielfältigung, Veröffentlichung, Bearbeitung und Übersetzung, bleiben dem Autor/ Verfasser vorbehalten. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei den jeweiligen Inhabern des Urheberrechts, die Ihnen die Autoren dieser Stellungnahme auf Nachfrage mitteilen.

Falls Sie Inhalte dieses Werkes verwenden möchten, fragen Sie vorher beim Verfasser an. Das gilt für private und insbesondere für kommerzielle Nutzung. Wer gegen das Urheberrecht verstößt (z.B. Bilder oder Texte unerlaubt kopiert), macht sich gem. §§ 106 ff UrhG strafbar, wird kostenpflichtig abgemahnt und muss ggf. Schadensersatz leisten (§ 97 UrhG).

6.7 Unterrichtung zum Ausgang des Genehmigungsverfahrens

Abschließend beantragen die Unterzeichner im Auftrag der jeweiligen Verbände gestützt auf § 2 Abs. 2 LTranspG uns die Entscheidung der Behörden zu dem o.g. Vorhaben mitzuteilen und bitten gemäß § 12 Abs. 1 Satz 3 LTranspG um formlose Übersendung in elektronischer Form. Von einer Kostenerhebung bitten wir auf der Grundlage von § 24 Abs. 1 Satz 2 LTranspG abzusehen; anderenfalls bitten wir um vorherige mündliche Mitteilung.

7 Fazit

Da zumutbare Alternativen vorhanden sind (siehe BNatschG §45 (7)) ist die vorgelegte Planung mit Eingriffen in diesem Umfang nicht zulässig und wird abgelehnt. Sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase sind die vermeidbaren Eingriffe in die Natur und die Vernichtung von Lebensraum für viele Tierarten nicht hinnehmbar.

Wenn das Projekt gemäß dieser Planung umgesetzt wird „hat es seine ökologische Unschuld verloren“. Denn für einen ökologischen Radweg müsste zunächst viel von wertvollem Naturlebensraum zerstört werden.

Die Finanzierung der „Pendlerradroute Bachbahn“ erfolgt aus Fördermitteln für Klimaschutz. Für die Verbände BUND und NABU gehören Klima- und Naturschutz zwingend zusammen, sind zwei Seiten einer Medaille. Wenn durch dieses Projekt der Artenschutz trotz möglicher Alternativen erheblich beeinträchtigt wird, führt dies zu viel Frust bei den Naturschutzverbänden, die sich stets für Klimaschutz, naturverträgliche Energie- und Mobilitätswende einsetzen.

Die Naturschutzverbände BUND und NABU bedauern, wenn es nun aufgrund der hier aufgeführten Mängel beim Artenschutz, den fehlenden Varianten und der fehlerhaften Variantenabwägung beim grundsätzlich wünschenswerten Radprojekt zur Verzögerung kommt. Mängel in allen drei Bereichen haben wir vielfach in den letzten Jahren gegenüber den Planungsträgern und dem Planungsbüro vorgebracht. Nun im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachte und zu lösende Probleme und damit verbundener Zeitverlust waren daher zu erwarten und wurden von der Verbundkoordinatorin und dem Planungsbüro offensichtlich in Kauf genommen. Die Naturschutzverbände bedauern dies.

Namens und im Auftrag der jeweiligen Landesverbände nehmen die Vertreter der Landesverbände zu den vorliegenden Planungsunterlagen wie folgt Stellung:

BUND Rheinland-Pfalz e. V.,
vertreten durch:

BUND, Kreisgruppe Kaiserslautern
Karl-Heinz Klein
Siegelbacher Straße 161
67659 Kaiserslautern
Tel. 0160 96949528
k.klein@abacus-nachhilfe.de

i.A. K.-H. Klein

NABU Rheinland-Pfalz e.V.,
vertreten durch:

NABU Kaiserslautern und Umgebung
Jürgen Reincke
Steigerhügel 1
67659 Kaiserslautern
Tel. 0631 66281
j.reincke@NABU-KL.de

J. Reincke

NABU Weilerbach
Dr. Michael Schröder
Bergstraße 10
67688 Rodenbach
Tel. 0173 5696695
michael.schroeder@NABU-Weilerbach.de

M. Schröder

Kaiserslautern, 22.03.2021

