

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

Stand 03.04.2023

Nachrichtlich an:

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

Stellungnahme zum Deckblattverfahren des Planfeststellungsverfahrens 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)

1 Einleitung und Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erneut 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 auch in der im Deckblattverfahren 2023 vorgelegten Fassung für nicht genehmigungsfähig.

Die Vertreter der anerkannten Naturschutzverbände sind sehr enttäuscht und verärgert, dass die umfangreiche, sorgfältige und mit vielen Nachweisen belegte Stellungnahme vom 22.03.2021 nicht wirklich für eine qualitativ hochwertige Nachbearbeitung verwendet wurde. Obwohl wir dies bereits in der Stellungnahme vom 22.03.2021 zum Planfeststellungsverfahren deutlich kritisiert hatten, finden sich an zahlreichen Stellen der Planungsunterlagen erneut und sogar nach unserer Einschätzung zusätzliche Verharmlosungen, fehlerhafte Aussagen, Widersprüche und Lücken bei der Erfassung. Bei

der ersten Bearbeitung hatten wir vielmehr den Eindruck, dass nur das Deckblatt geändert wurde und dass rhetorisch erneut das Gleiche an Behauptungen für das offensichtlich erwünschte Ziel vorgetragen wird.

Auf einigen Streckenabschnitten wurden erhebliche Eingriffe in nach § 44 BNatSchG geschützte Arten nicht erfasst und trotz geeigneter Alternativen derartige Streckenführungen gewählt. Die qualifizierte, ernsthafte Prüfung möglicher Varianten zur Vermeidung starker Eingriffe in den Artenschutz wurden beispielsweise bei Rodenbach nicht erwogen und geprüft. Wie von den Naturschutzverbänden befürchtet wurde die vorgeschlagene „Variante B“ seitens des Planungsbüros erneut nicht sachgerecht beurteilt und daher mit fadenscheinigen und in Teilen falschen Argumenten nicht geprüft. Es wurde händeringend nach Argumenten gesucht und Störungen der Lebensräume herbeigeredet, um sie dann aber selbst durch die Nutzung der Bahntrasse zu erlauben (siehe 4.). Vielfach wurden die alten Argumente verwendet, nur in einer neuen Wortzusammenstellung. Durch mehrfaches Wiederholen unbelegter Behauptungen werden diese Argumente nicht glaubwürdiger.

Wir halten im Bereich zwischen Erfenbach und Siegelbach die Trassenführung auf dem Gleisbett und das Verfahren inklusive der bisherigen Gutachten für einen gravierenden Rechtsverstoß, denn trotz einer guten, nach unserer Beurteilung sogar besseren Alternative wird massiv und vermeidbar der Schutz gefährdeter Arten nicht berücksichtigt, diese und ihre Lebensräume sogar erheblich geschädigt. Die Abwägung der vorgeschlagenen Varianten halten wir nach wie vor für einseitig und fehlerhaft.

Die Kartierung bei Amphibien und Reptilien ist noch immer grob lückenhaft und selbst im bisherigen Verfahren von den Naturschutzverbänden vorgetragene Funde (mit Foto und Ort) wurden nicht richtig aufgenommen und zudem im textlichen Kontext verharmlost. Insbesondere die Kartierung im Bereich Rodenbach ist nach wie vor ungenügend, es wird versucht mit Ausgleichsmaßnahmen mögliche Vermeidung bei Verletzung des Artenschutzes nach unserer Auffassung rechtswidrig zu ersetzen. Selbst diese Ausgleichsmaßnahmen funktionieren überwiegend nicht wirklich und sind teilweise aufgrund nicht verfügbarer Privatflächen, nicht möglicher ökologischer Aufwertung oder wegen dort belasteter Gewässer (Wassergraben) gar nicht umsetzbar. Selbst bei Ergänzung der Kartierung und nachfolgender Ergänzung der Ausgleichsmaßnahmen darf die vorliegende Planung nach Überzeugung der Naturschutzverbände nach wie vor 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.

Da zahlreiche Beiträge, Argumente, Kartierungsergebnisse und Kritikpunkte aus der Stellungnahme der Verbände vom 22.03.2021 (geringfügig von den Verbänden ergänzt am 04.04.2021) im Deckblattverfahren nicht aufgenommen und ausreichend bearbeitet wurden, möchten wir diese umfangreiche Stellungnahme vom 22.03.2021 erneut als Anlage einbringen.

Bis auf ein paar Änderungen westlich der Erweiterung des Industriegebiets Nord bei Siegelbach wurde nach unserer Auffassung kaum etwas aus unserer Stellungnahme substantiell bearbeitet oder aufgenommen, sondern eher mit dem Ziel eine gewünschte Planung auszudrücken die entgegenstehenden Fakten und Argumente verharmlost oder ignoriert.

Wir halten es gegenüber dem Ehrenamt nicht für zumutbar diesen Teil der nach wie vor gültigen Stellungnahme umfassend zu überarbeiten und reichen diese hiermit erneut ein, wollen aber zumindest einige Punkte nachfolgend erneut hervorheben und ergänzen.

Erschwert wurde die Stellungnahme – und daher haben wir vermutlich nicht alles vergleichen und neu bewerten können – der Vergleich zwischen dem Planfeststellungsverfahren aus der Bearbeitung 2021 und der jetzt als Deckblattverfahren geänderten Vorlage durch mindestens an einer Stelle fehlende Hinweise auf die Änderung durch eine andere Farbe (blau). Beispiel: In 19.3a Faunistische Kartierung, Seite 15 wurden im Rahmen des Deckblattverfahrens Texte hinzugefügt, ohne diese farblich hervorzuheben.

Unbestätigte Behauptungen (Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge, siehe 6.) wurden in manipulativer Weise zur Beeinflussung der Entscheidungsträger durch den Planer wiederholt, sowohl in den textlichen Ausführungen als auch bei der Präsentation vor Gemeindevertretern, die über die Streckenvarianten abzustimmen hatten und die Beschlüsse nun aufgrund falscher Angaben – sogar trotz besseren Wissens vom Planer in den Gremiensitzungen und den Beschlussvorlagen – beibehalten.

Auch in der Matrix der Trassenbewertung führen nach wie vor falsche oder unausgewogene Kriterien und Bewertungen zu einer falschen, zumindest jedoch zu einer verzerrten Bewertung.

Die „Variante B“ ohne den Bogen an das Ende der Kästenbergstraße wurde – trotz Hinweise der Naturschutzverbände, u.a. in unserer Stellungnahme aus März 2021 unter 2.1.1.1 – nicht in der durch die Naturschutzverbände vorgeschlagenen Streckenführung betrachtet (3.2.3.2 des Erläuterungsberichts). Die „Variante B“ mit der Begradigung der Kurven (stellenweise auch als „NABU-Variante“ bezeichnet) wurde mit wenigen, teilweise nicht belegten oder wenig relevanten Behauptungen von einer ernsthaften Abwägung ausgeschlossen.

Stattdessen wurde weiterhin, um die „Variante B“ schlechter darzustellen, unter 3.3.1 des Erläuterungsberichts ausgeführt, dass ein zusätzlicher Ausbau in der Verlängerung der Kästenbergstraße in Richtung Norden erforderlich sei und ein 800 m langer Umweg gefahren werden müsse. Dabei existiert in der Verlängerung der Kästenbergstraße bereits ein asphaltierter (Wirtschafts-)Weg bis zur Unterführung der L367 (und darüber hinaus), der problemlos mit dem Fahrrad zu befahren ist und auch schon befahren wird. Der ablehnende Hinweis zur Nutzung des Eipelwegs ist irrelevant. Bereits heute wird der Eipelweg befahren, um aus Siegelbach zum IG Nord zu gelangen.

„Es kann auch weiterhin davon ausgegangen werden, dass die kurvenreiche und steigungsintensive Streckenführung zwischen dem Unterführungsbauwerk der L 367 und der Ortslage Erfenbach der Variante B eine nur geringe Akzeptanz hervorrufen wird.“ heißt es als nicht belegte Behauptung im Erläuterungsbericht. Wenn von vorneherein eine Begradigung der Strecke und eine Reduzierung der Steigung nicht in Betracht gezogen wird, kann man natürlich behaupten, dass die Akzeptanz gering sei. Aber dann ist es eben lediglich eine Behauptung, die zudem noch auf der Verweigerung von Optimierungen basiert! Bereits seit Jahren wird dieser Abschnitt im bisherigen Zustand gerne und gut genutzt. Er bietet zudem einen sehr schönen Ausblick in die Landschaft und vermeidet die Eingriffe in den Artenschutz der Streckenführung auf dem Gleisbett, die nach wie vor nicht richtig dargestellten Kosten im Bereich des Bauwerks 4 über den Frauenwiesbach oder die Störung des seit Jahren in geringem Abstand zu den Gleisen erfolgreich brütenden Rotmilans.

Die Naturschutzverbände BUND, NABU und nun auch GNOR sind überzeugt, dass die Genehmigung der im Deckblattverfahren vorgeschlagenen Maßnahme aus vielen Gründen so nicht erfolgen darf und rechtswidrig wäre. Wir hoffen auf eine zügige Überplanung entsprechend der von den Verbänden vorgeschlagenen Lösungen und anschließend eine zeitnahe Umsetzung. Auch die Naturschutzverbände begrüßen eine gute Radverbindung von Weilerbach über Otterbach nach Kaiserslautern.

Inhalt

1	Einleitung und Vorwort	1
2	Trassenführung von Erfenbach bis Siegelbach	5
2.1	Streckenführung/-berechnung in der Verlängerung der Kästenbergstraße, weitere Variante.....	6
2.1.1	Wer nutzt zukünftig bei einer Streckenführung P2-P4-P5-P6-P7 die Anbindung der Kästenbergstraße?	7
2.1.1.1	Fahrtrichtung Richtung Siegelbach – Otterbach oder umgekehrt	7
2.1.1.2	Fahrtrichtung Siegelbach – Weilerbach oder umgekehrt	8
2.2	Verrohrung der Furten an den Auffangbecken.....	9
2.3	Streckenführung östlich der L367 bis Erfenbach	10
2.3.1	Landwirtschaftliche Nutzung.....	10
2.3.2	Zum Argument des notwendigen Teilstücks von 375 m und Neuversiegelung.....	12
2.3.3	Zu „Die in diesem Bereich durchgeführten Kompensationsflächen (Grünland) würden durch den neuen Radweg zerschnitten und in ihrer Funktion beeinträchtigt.“	12
2.3.4	Zu: „Veränderung von Boden/Grundwasser in einem Feuchtgebiet mit gesetzlich geschützten Biotopen“	13
2.3.5	Zu: „Erhöhung der Störungsintensität der gefährdeten Artengemeinschaft der Gilde Röhrichtvögel für einen Kernkomplex dieses Lebensraumes“	13
2.3.6	Zum Argument der Steigung	13
2.3.7	Unvollständige Kosten bei der Gleisvariante im Vergleich zu Variante B.....	14
2.3.8	Akzeptanz und Sicherheit der Varianten B und Gleisbett.....	16
2.3.9	Verletzungen des Artenschutzes bei der Variante C (P2-P3-P7, Gleisbett)	16
2.3.10	Zusätzliche Ausgleichsflächen benötigt / Flächenzukauf.....	16
2.3.11	Ablaufgraben östlich der L367	17
3	Fehlende Alternative bei Rodenbach	17
4	Fehlende oder unzureichende Kartierung.....	20
4.1	Artengruppe Amphibien	20
4.2	Artengruppe Reptilien	21
4.3	Artengruppe Vögel.....	28
4.3.1	Rotmilan	28
4.3.2	Mäusebussard	30
4.3.3	Weitere Vogelarten.....	30
5	Ausgleichsmaßnahmen teilweise fraglich oder schlecht.....	33
6	Gravierende Fehler in der Bewertungstabelle	34
7	Abschließendes.....	35

2 Trassenführung von Erfenbach bis Siegelbach

Hier ist der Abschnitt vom westlichen Ortsrand Erfenbach (P7) bis zur Süderweiterung des IG Nord (P2) gemeint.

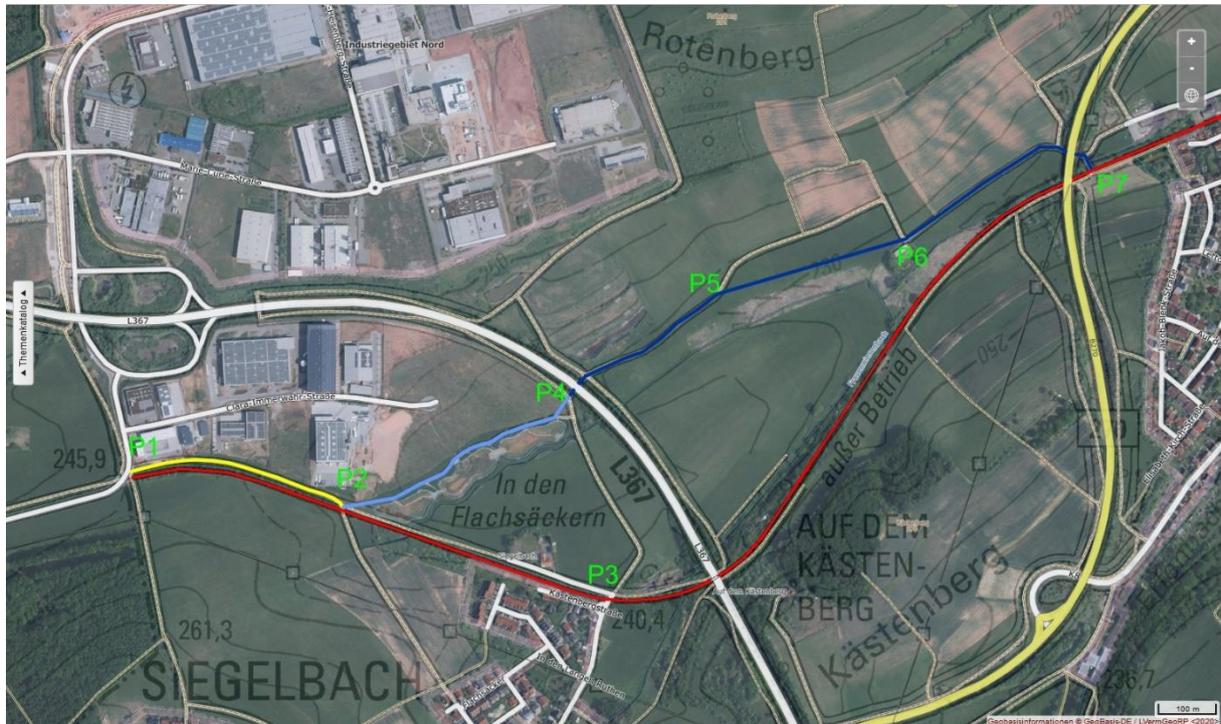


Abbildung 1: Vorschlag der Naturschutzverbände: P1-P2-P4-P5-Direktverbindung_zu_P6-P7, weiter auf der Gleistrasse.

Die begradigte Variante wird im Deckblattverfahren als „NABU-Variante B“ auf Seite 31/32 nur sehr oberflächlich erwähnt und mit falschen, einseitigen oder nicht ausgewogenen Behauptungen beiseite gefegt. Die zweijährige Nachbearbeitung für das Deckblattverfahren hat hier ohne substantielle Änderung und Begründung an der alten Planung festgehalten.

Für bedenklich halten wir es in diesem Zusammenhang, dass Herr Berg als Geschäftsleiter des Gutachter- und Planungsbüros ein Festhalten an dieser Strecke gegenüber den Naturschutzverbänden mit einer für diese sehr unangenehm wahrnehmbaren Überheblichkeit bereits bei der ersten Vorstellung der Planung (05.07.2017) und seitdem mehrfach vorgebracht hatte. Als Konsequenz sehen wir, dass die Alternativen konsequent ignoriert, aus fadenscheinigen Gründen abgewertet, Argumente nicht aufgenommen oder Nachteile der gewünschten Variante verschwiegen und verharmlost wurden.

Grundsätzlich wollen wir einbringen, dass wir die Beurteilung der Varianten, die Matrix (Erläuterungsbericht Anhang) mit den ausgewählten Argumenten und deren Gewichtung und insbesondere den fehlenden Ausschluss wegen vermeidbarer erheblicher Eingriffe gegen den Artenschutz für falsch halten. Die daraus resultierende Variantenwahl halten wir daher ebenfalls für falsch und für nicht genehmigungsfähig.

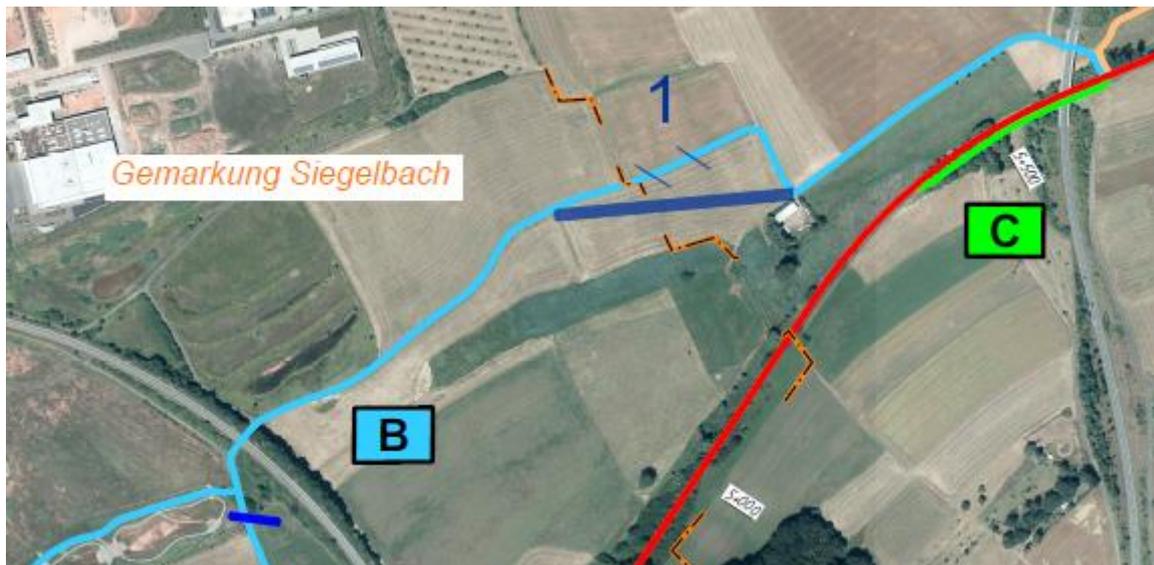


Abbildung 2: Streckenführung nach Variante B mit Begradigung, Ackerfläche ist nur das Feld 1

Aus dem Erläuterungsbericht des Deckblattverfahrens:

„Da man zur Erschließung der nördlich davon gelegenen Grundstücksparzellen auch zukünftig eine Wegeanbindung benötigt, müsste dieses vom NABU vorgeschlagene Teilstück mit einer Länge von ca. 375 m neu gebaut werden.“

„Die in diesem Bereich durchgeführten Kompensationsflächen [Grünland] würden durch den neuen Radweg zerschnitten und in ihrer Funktion beeinträchtigt.“

„Die Begradigung der beiden Kurven am Ende der Variante B wurde in der Variantenbeurteilung nicht berücksichtigt, da weitere ökologische Nachteile die Folge wären:

- Zusätzliche Neuversiegelung,
- Veränderung von Boden/Grundwasser in einem Feuchtgebiet mit gesetzlich geschützten Biotopen,
- Erhöhung der Störungsintensität der gefährdeten Artengemeinschaft der Gilde Röhrichtvögel für einen Kernkomplex dieses Lebensraumes,
- Flächenverlust und Zerschneidung ausgewiesener Kompensationsflächen (Grünland) aus anderen Eingriffsverfahren“

Alle diese aufgeführten Argumente halten wir für wenig relevant, überzogen oder können zumindest weitgehend entkräftet werden. Was davon verbleibt ist bei Weitem unproblematischer als die Nachteile beim Bau auf dem Gleiskörper.

2.1 Streckenführung/-berechnung in der Verlängerung der Kästenbergstraße, weitere Variante

Im Erläuterungsbericht heißt es unter 3.3.1:

„Die Fahrbeziehung aus der Kästenbergstraße in Siegelbach heraus in Richtung Rodenbach bzw. IG Nord verursacht eine ca. 800 m lange Umwegfahrt bei Nutzung des Bachbahn-Radweges. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich Berufspendler und ortskundige Freizeiträder alternative Strecken (z.B. über die Ortsstraße Eipelweg sowie den daran anschließenden asphaltierten Wirtschaftsweg) zur Vermeidung dieses Umweges suchen werden.“

Um die Ortslage Siegelbach im Zuge der Kästenbergstraße an die Trasse der Variante B verkehrssicher anbinden zu können, müsste ein bestehender Wirtschaftsweg auf einer Länge von ca. 375 m verbreitert und ausgebaut werden.

Auch aus diesem Grunde verfehlt die Variante B die Zielsetzung des neu herzustellenden Radweges im Zuge der ehemaligen Bachbahn.“

Hier werden wortreich zwei Probleme herbeigeredet, die sich unseres Erachtens in der Praxis sicherlich nicht auf die Nutzung des Bachbahnradwegs über die „Variante B“ auswirken werden.

Ganz wesentlich für die Entscheidung der Anbindung der Kästenbergstraße war die zu Projektbeginn zugesagte Mobilitätsstation bei Siegelbach. Diese entfällt dort inzwischen und damit die Notwendigkeit für den Schwenk zur Kästenbergstraße nicht mehr gegeben. An der Mobilitätsstation sollte Fahrradtourismus vom Bachbahnradweg nach Siegelbach gelenkt werden und der Modal Split, also das Umsteigen von anderen Verkehrsmitteln auf das Rad attraktiv gemacht werden. Abgesehen davon, dass das Argument des erzeugten Tourismus für Siegelbach nicht sehr stark wiegt, wäre für den Wechsel auf die Radroute eine sehr gute ÖPNV-Anbindung und ein ausreichender PKW-Parkplatz notwendig. Inzwischen entfällt die Station und somit ist nur eine Anbindung per Zubringerstrecke von Siegelbach in beide Richtungen sinnvoll. Somit entfällt auch die gesamte Argumentation eines 800 m-Umwegs mit Ausbau als Nachteil von Variante B.

Hier verweisen wir auf Kapitel 2.1.2 in unserer Stellungnahme vom 22.03.2021, in der wir bereits die Streckenführung nach P3 mit allen daraus folgenden oder herbeigeredeten Nachteilen für die Variante B kritisiert hatten. Dies wurde im Deckblattverfahren allerdings nicht aufgearbeitet.

Vielmehr sollte oder muss man sich aufgrund dieser Beschreibung der Gutachter die Frage einer anderen Anbindung bei Siegelbach stellen, die so im Gutachten als Alternative ebenfalls nicht auftaucht.

In der früheren Planung wurde als wichtiger Bestandteil und sicher in der Förderung eine Mobilitätsstation am Ortsrand von Siegelbach an der Kästenbergstraße behauptet und in den Präsentationen der Politik und Öffentlichkeit angepriesen. Diese Station ist in der Planung nicht mehr vorhanden. Damit entfällt allerdings auch die Notwendigkeit die Radstrecke am Ortsrand Siegelbach bei der Kästenbergstraße entlangzuführen.

Der Bogen P2-P3-P4 in der früheren Stellungnahme der Verbände wurde wegen der Argumentation mit der Mobilitätsstation von den Verbänden überhaupt nur aufgegriffen. Dieser Bogen mit seinen Nachteilen (Streckenlänge, Kosten, Versiegelung, ...) wurde allerdings im Gutachten verwendet, um die Alternative der Verbände P2-P4-P5-P6-P7 als schlechter gegenüber der gewünschten Streckenführung auf dem Gleisbett darzustellen.

Die Anbindung von P3 ist allerdings wie bisher diskutiert mit den Baumaßnahmen P2-P3 und P3-P4 überhaupt nicht notwendig!

2.1.1 Wer nutzt zukünftig bei einer Streckenführung P2-P4-P5-P6-P7 die Anbindung der Kästenbergstraße?

2.1.1.1 Fahrtrichtung Richtung Siegelbach – Otterbach oder umgekehrt

Das ist der Teil der Radfahrer, die von Siegelbach in Richtung Erfenbach (Otterbach, Kaiserslautern) fahren oder von dort nach Siegelbach wollen. Für diese auch zukünftig überschaubare Anzahl an Fahrradfahrern ist die bereits gut asphaltierte Strecke P3-P4 hervorragend und ausreichend ausgebaut. Landwirtschaftlicher Verkehr findet aufgrund der nur zwei Felder dort kaum statt. Wenn mit für den anliegenden Landwirt umklappbaren Pfosten der sonstige Verkehr vom Ende der Kästenbergstraße (P3) neben dem Gleisbett bis unter der L367 und dann parallel zur L367 nach Norden geführt

wird, so wäre auf P3-P4 überhaupt kein Ausbau notwendig. Dies wäre lediglich ein Zubringer zur Verbindung der Radroute mit Siegelbach für Radverkehr aus und nach Richtung Osten.

Eine Formulierung im Erläuterungsbericht wie: „Um größere Umwege für die Radfahrer aus der Kästenbergstraße der Ortslage Siegelbach in Richtung Otterbach / Kaiserslautern zu vermeiden, müsste der bestehende Wirtschaftsweg parallel zur L 367 und in Verlängerung der Kästenbergstraße auf einer Länge von ca. 375 m zusätzlich ausgebaut werden.“ ist somit falsch. Dies ist nur ein Beispiel, wie mit falschen, unvollständigen oder einseitigen Darstellungen die gewünschte Gleisvariante durchgesetzt werden soll.

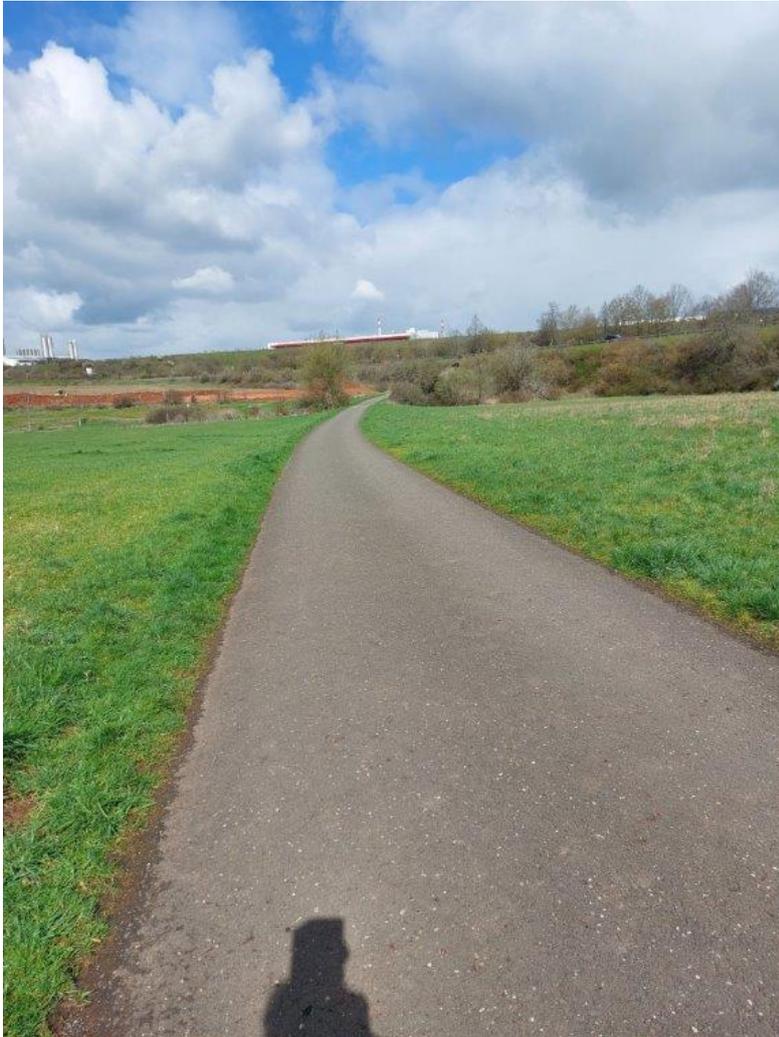


Abbildung 3: Blick aus Richtung Kästenbergstraße in Richtung P4.

2.1.1.2 Fahrtrichtung Siegelbach – Weilerbach oder umgekehrt

Es sind sehr wenige Radfahrer aus dem direkten Umfeld des nördlichen Bereichs der Kästenbergstraße, die nach Rodenbach (oder Weilerbach) wollen oder von dort kommen. Der Großteil des Radverkehrs aus dem sonstigen Bereich von Siegelbach würde nach oder von Rodenbach ohnehin den Eipelweg nach P2 nutzen und nicht den Umweg über die Kästenbergstraße nehmen, manche sogar die westlich gelegene Verlängerung der Straße Tränkwald direkt zum Punkt P1.

Dies bestätigt auch das Gutachten im Erläuterungsbericht auf Seite 35: „Es kann davon ausgegangen werden, dass sich Berufspendler und ortskundige Freizeitradler alternative Strecken (z.B. über die Ortsstraße Eipelweg sowie den daran anschließenden asphaltierten Wirtschaftsweg) zur Vermeidung dieses Umweges suchen werden.“

Ein Ausbau der Strecke P2-P3 und P3-P4 ist somit für eine Variante der Naturschutzverbände überhaupt nicht notwendig. Diese Abschnitte könnten lediglich als vorhandene und bereits gute

Verbindungsstückchen zur Anbindung einer relativ überschaubaren Nutzergruppe aus Siegelbach gewertet werden und somit nicht als Nachteil in die Abwägung der Variante P2-P4-P5-P6-P7 einfließen. Diese Variante wäre daher erheblich kürzer und auch günstiger, denn dieser Streckenausbau vermeidet den sicher sehr teuren Ausbau bei Bauwerk 4 (siehe nachfolgend). Auch eine Verbreiterung wäre überhaupt nicht nötig, denn auch die Planung des Radwegs in der Gleisvariante plant in Böschungsbereichen und bei Bauwerken nur mit 3 m.

Im Erläuterungsbericht zum Deckblattverfahren auf Seite 36ff steht:

▪ *Variante 3,00 m*

Eine Regelbreite des geplanten Bachbahn-Radweges von $b = 3,00$ m ist im Bereich des bestehenden Dammkörpers sowie im Bereich der Überführungsbauwerke ohne größere bauliche Maßnahmen realisierbar.

Die teilweise dicht bewachsenen Damm- bzw. Einschnittsböschungen der Bahntrasse erfahren keine negative Beeinträchtigung und können weitestgehend geschont werden.

Die vorhandenen Brückenbauwerke sind ebenfalls in der Lage, diesen Querschnitt von 3,0 m Breite ohne größere Umstände über die Vorfluter zu überführen.

Eine ausreichende Verkehrssicherheit sowie ein guter Fahrkomfort sind mit dieser Breite immer noch gegeben, die Begegnungsfälle zwischen den zugelassenen Verkehrsteilnehmer lassen sich mit ausreichender Verkehrsqualität durchführen.“

Wir hatten dies in der Stellungnahme vom 22.03.2021 in Kapitel 2.1.3 (Seite 14ff) bereits vorgetragen, dass der Ausbau auf 4 m eventuell nicht notwendig sei und dass das dargestellte Konfliktpotenzial mit Begegnungsverkehr der Landwirtschaft kaum stattfindet und als Argument maßlos übertrieben wird.

Daher entspricht die im Gutachten gegen die Variante der Naturschutzverbände getroffene Formulierung „... müsste dieses vom NABU vorgeschlagene Teilstück mit einer Länge von ca. 375 m neu gebaut werden.“ nicht den Tatsachen. Auch die Baumaßnahmen des gesamten Bogens in Richtung Kästenbergstraße könnten entfallen und ohne größere Nachteile erhebliche Kosten einsparen.

2.2 Verrohrung der Furten an den Auffangbecken

Unter 3.2.3.2. wird der parallel zu den Rückhaltebecken laufende Fuß-/Radweg behandelt.

„Dieser Weg müsste im Zuge der Maßnahme verbreitert und mit einer Asphaltdecke in einer Breite von 4,0 m befestigt werden. Die vorhandenen baulichen Einrichtungen der Stadtentwässerung Kaiserslautern sowie die beiden gepflasterten Furten müssten aus Gründen der Verkehrssicherheit verlegt bzw. umgebaut werden.

Da die beiden mit Betonsteinpflaster befestigten Furten lediglich eine durchschnittliche Tiefe von maximal 20 cm aufweisen, ist eine Verrohrung dieser Furten baulich nur mit größerem Aufwand möglich. Eine Tieferlegung der Verrohrungen mit den anschließenden Zu- und Ablaufgräben ist aufgrund der geringen Tiefe der Rückhalte- bzw. Versickerungsbecken mit hohem baulichem Aufwand und damit hohen Baukosten möglich.“

Auch wenn die Breite auf 4 m erweitert werden müsste, sollte eine kostengünstige Variante möglich sein, um den Radweg entsprechend anzupassen. Es ist allerdings sehr fraglich, ob nicht in diesem relativ kurzen Abschnitt von Radfahrern eine angepasste Fahrweise und Geschwindigkeit erwartet werden darf, die eine Verbreiterung und Änderung der Furten überflüssig machen würde. Im Deckblattverfahren werden auch andere Streckenbereiche, beispielsweise bei den Bauwerken und auf erhöhten Böschungsbereichen, mit 3 m Breite als wohl ausreichend geplant. Hier verweisen wir auf die Abbildungen im Erläuterungsbericht auf Seite 28, die sehr gut zeigen, dass hier eine Befahrung mit Fahrrädern kein Problem ist. Wir wissen dies aus eigener Erfahrung! Einerseits wird an anderer Stelle mit

einer attraktiven Streckenführung argumentiert, andererseits wird gerade dort, wo es den offensichtlichen Zielen des Gutachters dient, die maximale Geschwindigkeit als oberste Priorität dargestellt. Zudem wird inzwischen auch der Weg als „Rad- und Wanderweg“ in die Medien kommuniziert (Beispiele: Bachbahn-Museum (<https://www.bachbahn-museum.de/museum.html>) oder RHEINPFALZ (RHEINPFALZ, 24.03.2023, Seite 20: zu Rodenbach). Daher müsste die Geschwindigkeit auch an den anderen Nutzern angepasst werden. Lediglich das Aufbringen einer dünnen Asphaltsschicht auf die mit Splitt hergestellten Wegstücke wäre auch aus Perspektive der Naturschutzverbände sinnvoll, da er sonst der dauerhaften Belastung des Fahrradverkehrs nicht standhalten würde. Allerdings reicht eine dünne Asphaltsschicht, denn PKW- oder landwirtschaftliche Nutzung ist dort nicht gegeben.

- Wurde in Betracht gezogen, die Furten durch ein überfahbares Tunnelsystem zu ersetzen?
- Ist es definitiv erforderlich, den Weg auf 4 m zu verbreitern?
- Wären Geschwindigkeit begrenzende Bauwerke wie die Furten in diesem Abschnitt einer Ausgleichsmaßnahme (Vergrämung von Brut- und Rastvögeln an den Rückhaltebecken, Amphibienschutz) oder mit Rücksicht auf Spaziergänger in diesem kurzen und attraktiven Streckenstückchen nicht sogar wünschenswert?

2.3 Streckenführung östlich der L367 bis Erfenbach

2.3.1 Landwirtschaftliche Nutzung

Unter 3.2.3.2. (auf Seite 31 f) des Erläuterungsberichts steht:

„Die Trassenlänge der Variante B beläuft sich auf ca. 1,58 km, die Befestigung wird aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung nahezu durchgängig in einer Breite von 4,0 m erforderlich.“

Der überwiegende Teil der Flächen entlang der Variante B wird extensiv landwirtschaftlich genutzt. Dies ist sehr deutlich auch in der Luftaufnahme von Abbildung 1 erkennbar. Erhebliche Teile der Flächen sind sogar Ausgleichsflächen der Stadt oder eventuell kommunaler Unternehmen. Warum wurden die unterschiedlichen Besitzer eigentlich im Gutachten nicht dargestellt? Stattdessen wurden im Rahmen der politischen Beschlüsse sogar bewusst falsche Beschlussvorlagen mit der Behauptung „... ist Grunderwerb von 15 bis 20 Eigentümern erforderlich“ den Ratsgremien Stadtrat, Ortsbeirat Erfenbach und Ortsbeirat Siegelbach vorgelegt und trotz rechtzeitigem Hinweis auf diesen Fehler durch die Naturschutzverbände weder schriftlich noch mündlich in den Sitzungen durch den anwesenden Planungsträger oder anwesende Mitarbeiter des Gutachterbüros korrigiert. Hier verweisen wir erneut auf unsere Kritik an der Gültigkeit dieser Beschlüsse in unserer Stellungnahme vom 22.03.2021, Kapitel 6.3, Seite 72.

Stattdessen wird ebenfalls auf Seite 31 im Erläuterungsbericht ohne Belege behauptet:

„Durch die zusätzliche Verbreiterung des bestehenden Wirtschaftsweges auf 4,0 m wird weiterer Grunderwerb an privaten, landwirtschaftlich genutzten Flächen in erheblichem Umfang erforderlich.“

In tendenziös kaum überbietbarer Formulierung steht unter 3.3.3. im Erläuterungsbericht auf Seite 37 (zum wiederholten Male):

„Konfliktpotential Nutzungsansprüche: durch z.B. intensiven landwirtschaftlichen Nutzverkehr mit daraus resultierendem hohen und dauerhaften Verschmutzungsgrad der Verkehrsfläche entsteht ein größeres Sicherheitsrisiko für den Radverkehr als durch Skater, Spaziergänger, Kinder und Haustiere. Insbesondere die Führung der Radfahrer auf klassifizierten Straßen mit Schwerverkehr ist als sehr negativ zu werten...“

Aus Sicht des Verfassers gilt offensichtlich, wenn dies nur oft genug reingeschrieben wird, dann bleibt wohl etwas hängen und wird dann in der Bewertungsmatrix auch hingenommen. Leider wird dies dann mit vielen Behauptungen so gemacht, doch die Bewertungsmatrix bleibt falsch. Hier verweisen

wir auf unsere Kritik in der Stellungnahme vom 22.03.2021, Kapitel 3.2.1: Fehler in der Bewertungstabelle.

Zunächst stellt sich die Frage, ob hier überhaupt wegen der Begründung einer „*intensiven landwirtschaftlichen Nutzung*“ der Weg überhaupt verbreitert werden müsste. Da dieser landwirtschaftliche Verkehr nicht bzw. kaum stattfindet, ist ein Ausbau auf 4 m wohl nicht nötig. Selbst wenn dies wegen gelegentlichen Autos oder Traktoren etwas besser wäre, könnte dies durch 2-3 kurze Verbreiterungen zum Ausweichen einfacher, kostengünstiger und umweltfreundlicher gelöst werden. Die als notwendig behauptete Verbreiterung der Wege hatten wir in unserer Stellungnahme vom 22.03.2021 bereits auf Seite 28/29 kritisiert und hinterfragt. Ist dies nahezu ohne Verkehr in einer Abwägung von Nutzung und Umwelt wirklich notwendig? Wären 3 m für einen Radweg mit gutem Belag nicht völlig ausreichend?

Die Nutzung der Wege durch landwirtschaftliche Fahrzeuge ist dagegen sogar ausgesprochen gering. Lediglich ein einziger Landwirt aus Richtung Erfenbach bewirtschaftet die Flächen östlich der L367, dies nur sehr extensiv und teilweise sind die Flächen als Ausgleichsflächen auch gepachtet. Die Stadt Kaiserslautern verkauft unseres Wissens keine Flächen mit festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen und versucht derartige Flächen auch immer zu kaufen.

Mit einem behaupteten, aber nahezu nicht vorhandenen Konflikt der Radwegenutzung mit der Landwirtschaft wird im Gutachten durchgehend ein völlig falscher Eindruck erweckt, um die Variante B im Vergleich zur gewünschten Variante auf dem Gleisbett abzuwerten.



Abbildung 4: Luftbild der landwirtschaftlichen Nutzung um den Wirtschaftsweg bei Variante 3, Feld 1 und das Flurstück nördlich werden gepflügt, der Rest ist Grünland.

Nur das Feld 1 (siehe Abbildung 4) und das nördlich davon gelegene Feld werden gepflügt. Alle anderen Felder entlang der Variante B werden als extensives Grünland genutzt, sind Ausgleichsflächen und werden maximal 1-2 Mal pro Jahr, in trockenen Jahren nur 1 Mal gemäht.

Eine Aussage des „*intensiven landwirtschaftlichen Verkehrs*“, wie sie an vielen Stellen im Gutachten gegen die Variante der Naturschutzverbände angeführt wird, entspricht nicht den Tatsachen und wirft die Frage auf, warum dies wiederholt so stark präsentiert wird und welche Glaubwürdigkeit dann andere Argumente und Abwägungen im Gutachten haben!

Trotz mehrfacher Aufforderung seitens der Naturschutzverbände hat der Planer weder eine schriftliche Nachricht der Anlieger zur Nutzungsfrequenz vorgelegt, noch eine Gesprächsnotiz, wann mit welchem Anlieger über die Nutzungsintensität gesprochen wurde. Eine Verkehrszählung über einen Jahreszeitraum ist unseres Wissens nicht erfolgt.

Da das Kriterium „intensiver landwirtschaftlicher Nutzverkehr“ an mehreren Stellen in den Planungsunterlagen als relevantes Kriterium herangezogen wird um den Radverkehr vom Wirtschaftsweg bestmöglich zu trennen (s. auch Querverweis Alternative Stockborner Straße), ist es uns unverständlich, warum der Planer hierzu keinerlei Belege beibringt um seine Behauptungen zu untermauern. Unsers Wissens handelt es sich im hiesigen Abschnitt lediglich um einen verbliebenen Landwirt aus Erfenbach, der an wenigen Tagen landwirtschaftliche Arbeiten im Bereich zwischen der Unterführung an der L367 und Ortseingang Erfenbach durchführt. Beobachtungen der Naturschutzverbände und Gespräche mit Radfahrern und Spaziergängern ergaben keine intensive Nutzung des Wirtschaftswegs durch landwirtschaftliche Fahrzeuge. Eine dauerhafte Verschmutzung existiert definitiv nicht!

Da das Kriterium „intensiver landwirtschaftlicher Nutzverkehr“ zu einer negativen Beurteilung in der Bewertungsmatrix der Trassenvarianten für die „Variante B“ beigetragen hat, ist es umso verwunderlicher, dass zu diesem Kriterium keinerlei nachvollziehbare Zahlen vorgelegt werden.

Es werden Konflikte mit Landwirtschaft und Radverkehr stark dargestellt, um eine Alternative zum Gleisbett abzuwerten. Gleichzeitig wird aber die Strecke auch als Fußweg gegenüber Medien und Politik kommuniziert (z. B. RHEINPFALZ, 24.03.2023, Seite 20: zu Rodenbach: Haushalt mit roten Zahlen geplant: „Für den Ausbau der ehemaligen Bahntrasse (Bachbahn) als Rad- und Wanderweg sind 735 Euro vorgesehen ...“). Wenn die Trasse also auch zukünftig auch stark durch Fußgänger frequentiert wird, dann sind die wenigen Kontakte mit Landmaschinen auf den Alternativvarianten wohl eher zu vernachlässigen.

Übrigens wird der Konflikt mit dem sicher viel stärkeren Verkehr am Ende der Kästenbergstraße und insbesondere zum Anwesen „In den Flachsäckern“ (Kästenbergstraße 91) an keiner Stelle des Deckblattverfahrens als Problem thematisiert. Hier bestünde aber weitaus stärker ein Anlass zur Konfliktvermeidung die Variante der Naturschutzverbände ohne Anbindung der Kästenbergstraße zu wählen!

2.3.2 Zum Argument des notwendigen Teilstücks von 375 m und Neuversiegelung

Der offensichtliche Grund gegen die Begradigung ist vermutlich, dass man dann die Höhenunterschiede als Argument gegen die Variante B verwenden kann. Durch die Begradigung wären diese geringer. Sie sind zwar auch jetzt schon nicht wirklich ein Problem, werden aber so dargestellt. Allerdings würden sie durch die Begradigung deutlich geringer und die Steigung beim kurzen Schenkel wäre nicht mehr als Höhenunterschied zu befahren. Möglicherweise könnte diese auch entsiegelt werden. Das ist als Argument für die Alternative wohl nicht gewünscht.

Völlig ignoriert wird, dass der längere Schenkel südlich des Feldes 1 nicht mehr benötigt würde und entsiegelt werden könnte. Der Landwirt kann weiterhin den kurzen Schenkel als Zufahrt zu seinen Flächen befahren. Der entsiegelte Abschnitt entspricht nahezu dem neu versiegelten. Somit ist die im Deckblattverfahren getroffene Behauptung „zusätzliche Neuversiegelung“ entkräftet. Dies zeigt die unausgewogene, völlig einseitige Bearbeitung im Gutachten und jetzt erneut im Deckblattverfahren.

Ignoriert bzw. nicht in diesem Zusammenhang aufgeführt wird außerdem die gesamte Neuversiegelung auf der Schotterfläche bei Streckenführung auf dem Gleisbett. Hier wird doch offensichtlich mit zweierlei Maß gemessen!

2.3.3 Zu „Die in diesem Bereich durchgeführten Kompensationsflächen (Grünland) würden durch den neuen Radweg zerschnitten und in ihrer Funktion beeinträchtigt.“

Es ist für die Naturschutzverbände völlig unverständlich, dass hier eine Zerschneidung des zwar extensiv bewirtschafteten Grünlands (Kompensationsfläche) als Kriterium gegen diese Variante als Argument eines Naturschutzes vorgetragen wird. Gleichzeitig wird ein so gravierender Eingriff in geschützte Biotope und gegen den Artenschutz bei der Gleisvariante schöngeredet. Den bestehenden

Biotopkomplex, der sich über viele Jahre auf dem Gleiskörper entwickelt hat, würde man bedenkenlos zerschneiden.

2.3.4 Zu: „Veränderung von Boden/Grundwasser in einem Feuchtgebiet mit gesetzlich geschützten Biotopen“

Das ist doch ein schlechter Scherz. Die Veränderung bei begradigter Variante B soll das Grundwasser mit Einfluss auf die gesetzlich geschützten Biotope im südlichen Bereich verändern. Die Regenwassermenge verändert sich nicht und kann nur in Richtung der Talsohle abfließen. Da ausreichende Grünland zwischen Variante B und dem im Tal des Frauenwiesbach gelegenen Feuchtgebiets liegt, wird dieses Wasser auch versickern das Umfeld wie zuvor vernässen und im Boden abwärts zum Tal abfließen.

2.3.5 Zu: „Erhöhung der Störungsintensität der gefährdeten Artengemeinschaft der Gilde Röhrichtvögel für einen Kernkomplex dieses Lebensraumes“

Eine im Deckblattverfahren vorgesehene Kompensationsfläche ist eine Wiese (Grünland) in der Nähe des Frauenwiesbachs. Eine Veränderung in einem Feuchtbiotop (Der Bach läuft dort eng neben der Bahntrasse) wäre dort unseres Erachtens nachteiliger als eine Veränderung auf Grünland, das im Umfeld reichlich vorhanden ist. Weitere Feuchtbereiche, beispielsweise das Gebiet mit Röhricht am Frauenwiesbach in unmittelbarer Nähe des Bahngleises, wären bei Wahl der Gleisvariante als Lebensraum von Röhrichtvögeln weitaus stärker beeinträchtigt als die neu eingebrachte Idee von Grundwasserveränderungen durch Ertüchtigung oder Begradigung des Wirtschaftswegs in Variante B. Wir müssten in diesem Abschnitt bei der Gleisvariante neben der Vergrämung der Rotmilane vom nur 60m vom Bahngleis entfernten Brutplatz auch mit der dauerhaften Vergrämung beispielsweise der Rohrammer rechnen. Dies gilt auch, wenn in einer Teilstrecke ein Weg direkt südlich der Gleise genutzt würde.

So heißt es auf Seite 9 des Erläuterungsberichts: *„Bis ca. Bau-km 5+350 folgt der geplante Bachbahn-Radweg der Trasse der ehemaligen Bachbahntrasse.*

Um Eingriffe in die schützenswerten Schilfflächen im Bereich der Gleistrasse zu vermeiden, schwenkt der geplante Radweg auf einen bestehenden und nur schwach genutzten Wirtschaftsweg nach rechts ab.“

Die schützenswerten Schilfflächen werden zwar weiter östlich geschützt, aber die Hauptflächen mit Schilfbewuchs [bei L13, L14] sollen entfernt bzw. reduziert / gestört werden! Die Abstände reichen nicht um eine dauerhafte Vergrämung aus diesen Lebensräumen auszuschließen. Hier zeigt sich die widersprüchliche Argumentation in der Bewertung der Flächen und der Versuch durch das Planungsbüro, die „Variante B“ als nicht vernünftige Alternative zu verwerfen.

2.3.6 Zum Argument der Steigung

Bei der Streckenführung Variante B mit Begradigung relativiert sich die Steigung, die vom Planer mehrfach aufgeführt wird, um die „Variante B“ zu verwerfen. Hier führt das Kriterium der Steigung zu einer negativen Beurteilung der „Variante B“ in der Bewertungsmatrix der Trassenvarianten. Eine Neuberechnung mit dem reduzierten Steigungswert würde zu einem anderen Ergebnis führen.

Überhaupt ist die Darstellung der Höhenunterschiede der Variante B schlicht eine Frechheit und Unwahrheit. Bei einer Streckenlänge von ca. 1 km ist ein Höhenunterschied von ca. 12-14 m zu überwinden, durch die Begradigung vermutlich weniger.

Mit der Begradigung würde außerdem die Strecke weiter verkürzt. Die bereits so schon um ca. 150 m kürzere Variante B (ohne Bogen nach Siegelbach, siehe Erläuterungsbericht Seite 35) wäre um weitere 67 m kürzer.

2.3.7 Unvollständige Kosten bei der Gleisvariante im Vergleich zu Variante B

Beim Bauwerk 4 über den Frauenwiesbach müsste aufgrund der hoch auf einer Böschung liegenden Strecke beiderseitig der Brücke eine erhebliche Verlängerung des Geländers und zumindest im Bereich der Brücke ein höheres Gelände geplant werden. Die Höhe von 1,3 m halten wir für Fahrradfahrer*innen bei einem Zusammenstoß mit Sturz an das Gelände für nicht ausreichend. Hier muss insbesondere die durch E-Bikes höhere Geschwindigkeit berücksichtigt werden. Auch die schräge Fahrbahn halten wir für problematisch, denn eine mit solch hohen Kosten dort neu gebaute Fahrradstrecke sollte derartige Probleme für körperlich eingeschränkte Menschen mit Dreirädern oder Fahrräder mit Anhängern für Kinder nicht haben. Die Kosten der gesamten, notwendigen Baumaßnahmen zwischen Kästenbergstraße und westlich der L367 halten wir für nicht richtig mit der Alternative abgewogen, gar nicht nachvollziehbar im Verfahren dargestellt. Insbesondere mit der aus fadenscheinigen und falschen Gründen verweigerten Abwägung mit der begradigten Variante der Naturschutzverbände und wegen der vermeidbaren, hohen Eingriffe in den Artenschutz halten wir in diesem Abschnitt die Variante auf dem Gleisbett für nicht genehmigungsfähig.



Abbildung 5: (Quelle 19.2_Bestands-und_Konfliktplan_3_a.pdf): Gleisführung auf der hohen und steilen Böschung beiderseitig des Bauwerks 4 (Brücke über den Frauenwiesbach).

Baumaßnahmen für Geländer sind im Deckblattverfahren jetzt in Kapitel 1.2 „Straßenbauliche Beschreibung“ für viele Stellen angegeben.



Abbildung 6: Hoher Trassenverlauf am Bauwerk 4 benötigt Maßnahmen ab Gleisbett für einen 3 m breiten Radweg zuzüglich beiderseitiger Bankette und zur Sicherheit vermutlich Geländer auf beiden Seiten. Im Rahmen der Planung wurde auch mit höherer Geschwindigkeit, beispielsweise zukünftig mit verstärkter Nutzung durch E-Bikes, für den Ausbau der Strecke argumentiert.

Zum Vergleich der Kosten zwischen Variante B (begradigt oder nicht) und der Gleisvariante wurde keine nachvollziehbare Kostenkalkulation gemacht. Bei der Herstellung der Asphaltschicht wurde mit maximaler Breite und der Annahme teurer Furchen und Untergrundbaumaßnahmen die Annahme hoher Kosten in den Raum gestellt. Hinsichtlich der komplizierten (und wahrscheinlich teuren) Erneuerung des Brückenbauwerks 4 über den Frauenwiesbach wurde ebenfalls zwar nichts konkretes dokumentiert, aber wohl von geringen Kosten bei optimalem Verlauf ausgegangen und Maßnahmen an der Böschung oder höhere und längere Geländer aufgrund der Trassenhöhe trotz unserer Hinweise aus 2021 ignoriert. Es wurde lediglich angegeben, dass das „Überführungsbauwerk ... ertüchtigt“ wird.

Eine Kostengegenüberstellung der „Variante B“ gegenüber dem Verlauf direkt auf dem Bahnkörper wurde somit nicht vorgelegt. Lediglich nicht prüfbare Aussagen wie „das wird viel teurer“ wurden durch den Planer verbal vorgetragen oder in – unseres Erachtens überzogenen – Kostenschätzungen mitgeteilt.

Überhaupt wird nur mit fiktiven Kosten argumentiert, die nach unserem Empfinden immer einseitig bei den nicht gewünschten Varianten den Worst-case annehmen und bei gewünschten Varianten sehr optimistisch kalkulieren und nicht alles enthalten dürften.

Um in derartig erhöhten Bereichen eine Breite des Radwegs von mindestens 3 m zuzüglich Bankette zum Schutz gegen Unterspülung und bei Stürzen zu erreichen, müsste das Gleisbett vermutlich aufgeschottert oder abgetragen werden. Beides bedeutet erhebliche Eingriffe in die dort bestehenden Gehölze und wird im Deckblattverfahren leider noch immer nicht berücksichtigt.

Wir hatten diese Probleme durch höher auf Böschungen verlaufende Streckenabschnitte bei der Gleisvariante bereits in unserer Stellungnahme vom 22.03.2021 thematisiert und auf die fehlende Berücksichtigung bei den Kosten hingewiesen. Sie finden dies in der Stellungnahme mit Fotos der Abschnitte im Kapitel 3.1.1 Gehölze als Nahrungs- und Bruthabitat (Seiten 22-25).

2.3.8 Akzeptanz und Sicherheit der Varianten B und Gleisbett

Nicht aufgenommen und für die Akzeptanz und daher die Nutzung des „Rad- und Wanderwegs“ ist das Sicherheitsgefühl der Nutzer. Unser Argument in der Stellungnahme von 2021 der düsteren und nicht einsehbaren Situation im Bereich des Bauwerks 4 und bei der Unterquerung der L367 während der Dämmerung und Nacht wurde leider nicht aufgenommen. Bereits heute empfinden wir Autoren der Stellungnahme als überwiegend erwachsene Männer die Situation dort bei Dunkelheit als nicht angenehm.

Nicht berücksichtigt wurde auch die erhöhte Verletzungsgefahr durch Stürze auf den erhöhten Böschungsbereichen des Gleisbetts, insbesondere zwischen Kästenbergstraße und L367 (siehe Hinweise auf weitere Sicherungsmaßnahmen in Kapitel 2.3.7). Aber auch im weiteren Verlauf zwischen Siegelbach und Erfenbach gibt es mehrfach erhöhte Bereiche des Gleisbetts. Eine entsprechende Bewertung in der Bewertungsmatrix (Erläuterungsbericht Anhang IV a) fehlt völlig.

Im Gegensatz hierzu wäre die begradigte Variante B sehr gut einsehbar (nicht durch tiefe Lage oder Gehölze verdeckt, stattdessen erhöht mit weiter Sichtbarkeit), bietet ein weit besseres Sicherheitsgefühl und zudem einen sehr schönen Blick in die umgebende Landschaft.

2.3.9 Verletzungen des Artenschutzes bei der Variante C (P2-P3-P7, Gleisbett)

An dieser Stelle verweisen auf andere Stellen in dieser Stellungnahme zum Deckblattverfahren und in der Stellungnahme vom 22.03.2021 und der Ergänzung vom 04.04.2021, in denen wir auf die Kartierungen, auf die vermeidbaren Eingriffe in die dort vorkommenden Arten und Lebensräume und auf die Darstellung einer besseren Variante ohne derartige Verletzungen hingewiesen hatten.

Außerdem verweisen wir auf die Kapitel dieser Stellungnahme zu fehlenden oder unzureichenden Kartierungen oder der Kritik an den vorgebrachten Ausgleichsmaßnahmen.

2.3.10 Zusätzliche Ausgleichsflächen benötigt / Flächenzukauf

Bereits seit Mitte 2017 weisen die Naturschutzverbände auf den alternativen Trassenverlauf der „Variante B“ hin. Eine Bearbeitung durch den Planungsträger (z.B. Stadtverwaltung) oder das planende Fachbüro, ob und wenn ja, welche Flächen zu erwerben seien, ist unseres Wissens nicht erfolgt. Ein Zeitverlust kann dann wohl nicht dem notwendigen Naturschutz angelastet werden.

Unter 2.1.2.2 unserer Stellungnahme von März 2021 hatten wir bereits darauf hingewiesen, dass keine echte Variantenprüfung erfolgt sei, da die Möglichkeit der Querung über die Fläche des Grünlands nicht geprüft wurde.

Eine mündliche Aussage von Herrn Ruhland hatte gegenüber dem NABU ergeben, dass es wohl maximal 2-3 Eigentümer sind, deren Flächen bei der begradigten Variante B betroffen seien. Möglicherweise sind die relevanten Flächen bereits als Ausgleichsmaßnahmen im Besitz der Stadt oder kommunaler Unternehmen wie beispielsweise der WVE oder STE. Diese Anzahl an Eigentümern steht im Gegensatz zu den Sitzungsvorlagen, was wir ja bereits an anderer Stelle mehrfach kritisiert haben.

2.3.11 Ablaufgraben östlich der L367

Im Erläuterungsbericht heißt es unter 3.2.3.2.:

„Ca. 100 m östlich des Überführungsbauwerkes im Zuge der L 367 liegt ein mit einer ca. 3,0 m breiten Betonplatte abgedeckter Ablaufgraben der nördlich des Wirtschaftsweges gelegenen und terrassenartig angeordneten Rückhaltebecken des IG Nord.

Aufgrund der erforderlichen Breite von 4,0 m für die Nutzung als Radweg mit landwirtschaftlichem Verkehr müsste dieses Bauwerk abgebrochen und neu errichtet werden.“

Abgesehen von der bereits zuvor dargestellten Frage, ob ein Ausbau des Wirtschaftswegs überhaupt auf 4 m Breite notwendig wäre, ist unseres Erachtens ist eine Breite von 3 m auf einer Länge von etwa 10 m durchaus für eine Pendleradroute vertretbar. So sind vom Planer auch einzelne Bereiche auf der erhöhten Böschung des Gleisbetts oder im Bereich der Bauwerke geplant. Hier wird offensichtlich und absichtlich mit zweierlei Maß bewertet!

Der Bereich ist von beiden Seiten gut einsehbar. Auch hier wird wieder eine intensive landwirtschaftliche Nutzung unterstellt, die nicht belegt ist (siehe zuvor). Die aufgeführten Netzrisse, Spurrillen und Setzungen müssten über kurz oder lang sowieso für die weitere landwirtschaftliche Nutzung behoben werden. Hier bietet sich für die Kommune und eventuell die Anlieger die Möglichkeit diese Kosten im Rahmen des Radwegs gefördert zu bekommen. Bei der Gleisvariante dürften die Kosten für die Beseitigung der Bahngleise und -schwelle und das Aufbringen des Schotter zur Verbreiterung und die Herstellung der Asphaltschicht weitaus höher liegen. Hinzu kommt die um ca. 230 m längere Strecke bei der Gleisvariante zwischen P2 und P7. Die zusätzliche Ertüchtigung von Bauwerk 4 und dessen Umfelds liegt mit Sicherheit in ganz anderen Kostendimensionen.

3 Fehlende Alternative bei Rodenbach

Die alternative Streckenführung im Ortsbereich Rodenbach ab der Kreuzung der ehemaligen Bahntrasse mit der Hübelstraße über die Stockborner Straße und anschließende Wirtschaftsweg wurde von Seiten der Planer bereits im Erläuterungsbericht ausgeschlossen (vgl. 01 Erläuterungsbericht, S. 20 ff.). Zum einen sind die dort genannten Gründe für eine kategorische Ablehnung der Alternativen zum Teil nicht auf Tatsachen beruhend, zum anderen wurde dadurch eine Abwägung der Vor- und Nachteile von vornherein unterbunden. Zudem wurde auf den Vorschlag aus der Stellungnahme von BUND und NABU vom 22.03.2021 den rechten Winkel in der Variante für eine höhere Akzeptanz durch Pendler zu begradigen überhaupt nicht eingegangen.

Vorab sollte Erwähnung finden, dass die hier beschriebene Alternative die seit Jahrzehnten gewählte Route für Radfahrer aus dem Umland ist und aufgrund Ihrer landschaftlichen Vorzüge auch für den Freizeitverkehr sehr beliebt ist. Diesen Vorteil haben sich Anlieger bereits zunutze gemacht, die 2022 in der Stockborner Straße eine Raststätte für Radfahrer und Wanderer eröffnet haben, an der die hier beschriebene Variante unmittelbar vorbeiführt.

Ein vom Planungsbüro vorgebrachter Faktor ist die ca. 375 m kurze Strecke, die mit dem landwirtschaftlichen und Anliegerverkehr geteilt werden müsste. Nach unserer Kenntnis gibt es lediglich einen Landwirt, der diese Zufahrt nutzt, weswegen wir davon ausgehen, dass das Konfliktpotenzial diesbezüglich recht gering ist. Auch die gemeinsame Nutzung durch Fahrradfahrer und motorisierten Anliegern funktioniert aktuell bereits problemlos mit dem üblichen Radverkehr, der über die Stockborner Straße fließt. Dies entspricht auch dem vorher erwähnten Freizeitfaktor der Streckenführung. Auch an anderen Teilbereichen des verlängerten Radwegs, beispielsweise in Schwedelbach gibt es zum Teil Überschneidung mit dem Anliegerverkehr, von denen ebenfalls keine Probleme bekannt sind.

Wie zwischen Erfenbach und Siegelbach wird auch hier mit einem behaupteten, aber nahezu nicht vorhandenen Konflikt der Radwegenutzung mit der Landwirtschaft im Gutachten durchgehend ein

völlig falscher Eindruck erweckt, um die Alternative im Vergleich zur gewünschten Variante auf dem Gleisbett abzuwerten. Es gelten hier die gleichen Gründe gegen das behauptete Problem mit der Landwirtschaft und gegen eine Verbreiterung auf mehr als 3 m, wie wir sie bereits in Kapitel 2.3.1 vorgetragen haben.

Die Aussage der „asphaltierte bzw. geschotterte Wirtschaftsweg müsste auf der gesamten Länge von ca. 1.200 Metern um ca. 1,0 m verbreitert werden.“ (01a, S. 21) ist schlichtweg falsch. Bis auf die letzten 210 m wurde der Weg bereits 2022 auf bis zu 3,60 m verbreitert. Wie zuvor erwähnt, stellt sich auch hier die Frage, ob eine Verbreiterung auf 4,0 m überhaupt nötig ist.

Auch das Argument die Überführungsbauwerke müssen erneuert werden, ist zumindest zu hinterfragen in Anbetracht dessen, dass hier in der Vergangenheit schwere landwirtschaftliche Maschinen die zwei Fließgewässer problemlos überwunden haben.

Das Bedenken der Planer, dass es zu Konflikten mit Fußgängern kommen könnte, ist absolut überzogen und könnte auf jeden Radweg Anwendung finden, so auch auf den geplanten Bachbahnradweg mit der vorgesehenen Route über das bisherige Gleisbett. Vor allem mit Spaziergängern mit Hunden kann auf der aktuell geplanten Trasse unmittelbar entlang der Wohnbesiedlung gerechnet werden.

Zu guter Letzt wird in den Planungsunterlagen von einer „stärkeren Beunruhigung“ (01a, S. 21) der Talwiesen des Rodenbachs durch die Variante gesprochen, obwohl die geplante Radwegtrasse über das gesamte Vergleichsstück in unmittelbarer Nähe zum Bach und geschützten Biotopen verläuft. Dies zeigt eindeutig den händeringenden Versuch die ursprünglich geplante Streckenführung durchzusetzen.

Wie bereits in der Stellungnahme von BUND und NABU zum Planfeststellungsverfahren vom 22.03.2021 dargelegt, hat die Variante Stockborner Straße maßgebliche Vorteile gegenüber der geplanten Streckenführung über die ehemalige Bachbahntrasse.

Die Variante findet bereits große Bekanntheit unter den Radfahrern unter anderem aufgrund der schönen Aussicht und landschaftlichen Vorzüge im Gegensatz zu dem schmalen Korridor zwischen der unmittelbaren Rückseite der Wohnbebauung und dem Rodenbach, der insbesondere in den kälteren Jahreszeiten durch die tiefe Schattenlage durch Nässe bzw. Eis und Dunkelheit geprägt ist. Im Rahmen von Hochwasserereignissen in den vergangenen Jahren hat sich ein Übertreten des Bachs bei Überschwemmungen für die Zukunft bereits angedeutet. Insbesondere für die Verkehrssicherheit, das Sicherheitsgefühl der Nutzer und die Tauglichkeit bei schlechtem Wetter, würden diese Nachteile zu tragen kommen.

Im Rahmen der geplanten Trassenführung müsste eine Neuversiegelung von ca. 1345 m Länge stattfinden. Neben den offensichtlichen Nachteilen für die Umwelt, könnte dies auch die Hochwasserproblematik im Bereich des Bachs und der vielfältigen Feuchtgebiete direkt angrenzend an die geplante Trassenführung verschlimmern. Zum Vergleich, bei der alternativen Streckenführung müsste lediglich auf einer Länge von ca. 615 m neuversiegelt werden, wobei es sich hierbei zudem lediglich um zuvor geschotterte Wege ohne großen ökologischen Wert handelt.

Außerdem wie folgend in Kapitel 4.2: Artengruppe Reptilien ausführlich beschrieben, könnte mit Umsetzung der Variante Stockborner Straße nicht nur die Hauptpopulation der durch Anhang IV der FFH-Richtlinien geschützten Mauereidechse und Schlingnatter vermieden werden, sondern auch ein Teil des West-Ost-Ausbreitungskorridors der Reptilien langfristig erhalten bleiben. Dies ist insbesondere relevant, da die räumliche Ausbreitung der Populationen in ihrer Gänze im Deckblattverfahren nicht erfasst wurde und folglich keine ausreichenden Schutzmaßnahmen geplant wurden. Außerdem erübrigt die Wahl der Variante die aufwendige und vermutlich teure CEF1-Maßnahme, die lokal bei einer Führung über das Gleisbett ergriffen werden soll. Diese bedeutet, wie in Kapitel 4.2: Artengruppe Reptilien beschrieben, keinen angemessenen Schutz und auch keine geeignete Alternative für die Reptilien. Ebenfalls erübrigen würden sich mit der Wahl dieser Variante die geplanten Schutzmaßnahmen für die ebenfalls geschützte Kreuzkröte im Bereich Tränkwald.

Ein weiterer ökologischer Nachteil der Planung der Radwegtrasse auf dem Gleisbett parallel zu Bahnhofstraße/Unterer Tränkwald ist die dauerhafte Beunruhigung unmittelbar angrenzender Feuchtgebiete – darunter ein geschützter Biotop (vgl. 19.2 Bestands- und Konfliktplan 2a) – mit Amphibienvorkommen.

Auch die auf diesem Abschnitt der ehemaligen Bachbahntrasse lebenden und brütenden Vogelarten würden selbstverständlich von einem Erhalt und weniger Beunruhigung profitieren.

Die Vorteile der alternativen Streckenführung (u.a. bestehende Beschaffenheit, landschaftliche Vorzüge sowie Bekanntheit unter Radfahrern) sowie auch Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität für Radfahrer wurden bereits in der Stellungnahme von BUND und NABU zum Planfeststellungsverfahren vom 22.03.2021 ausführlich beschrieben (vgl. Abbildung 7). Wir unterstützen nach wie vor die dort bereits detailliert beschriebenen Einwände, die von den Planern in keinerlei Hinsicht im Deckblattverfahren bearbeitet wurden. In Anbetracht der nachweislichen Erweiterung der Reptilienvorkommen der nach FFH-Richtlinien geschützten Schlingnatter und Mauereidechse westwärts bis zur Kreuzung der Bahntrasse mit der Hübelstraße im Ortsgebiet Rodenbach, soll an dieser Stelle noch einmal dringend zur Umsetzung dieser Variante geraten sein.

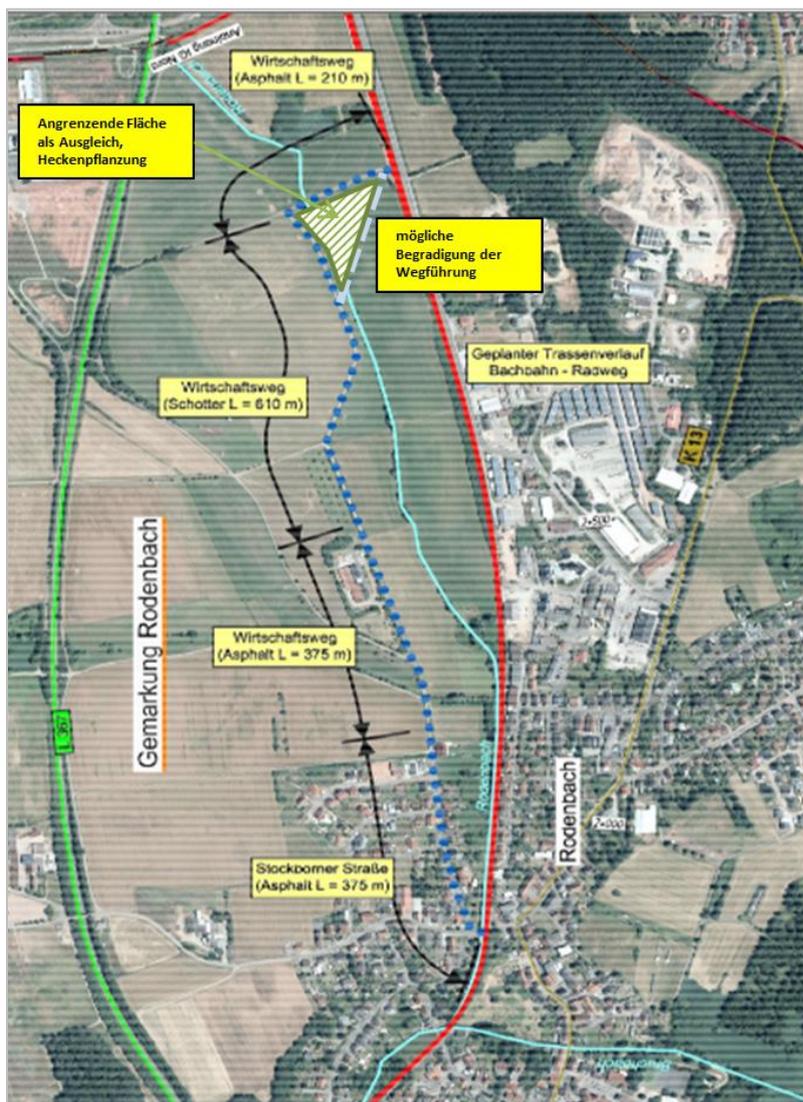


Abbildung 7: Luftbild der Variante Stockborner Straße mit Änderungsvorschlag zur Verbesserung der Akzeptanz und Ausgleichsmaßnahmen (ursprüngliche Quelle: Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens, S. 20).

4 Fehlende oder unzureichende Kartierung

Trotz Hinweisen in den Stellungnahmen aus 2021 wurden zahlreiche Ergebnisse der Meldungen der Naturschutzverbände nicht oder nur teilweise aufgenommen und zudem nach unserer Beurteilung nicht für den Artenschutz ausreichend abgearbeitet.

Diese Hinweise hätten zudem Anlass für weitere und bessere Kartierungen, beispielsweise bei den Artengruppe Amphibien und Reptilien sein müssen. Hier sehen wir große Versäumnisse. Zudem sind die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen nicht immer ausreichend.

4.1 Artengruppe Amphibien

Eine ausführliche Untersuchung zu Amphibien im Deckblattverfahren blieb gänzlich aus. Bereits im Planfeststellungsverfahren, wie auch im Deckblattverfahren, wurde dies mit der Aussage begründet Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinien seien „im und angrenzend an das Untersuchungsgebiet nicht betroffen“ (19.4 Fachbeitrag Artenschutz a, S. 24). Wie schon in der Stellungnahme von BUND und NABU zum Planfeststellungsverfahren vom 22.03.2021 geschrieben, steht diese Aussage in offensichtlichem Widerspruch zum bestätigten Vorkommen der Kreuzkröte (*Epidalea calamita*) und des Kammolches (*Triturus cristatus*). Das Auftreten der Kreuzkröte wird in den Planungsunterlagen ebenfalls bestätigt (vgl. 19.1 Fachbeitrag Naturschutz a, S. 36 f.). Neben diesen beiden nach FFH-Richtlinien geschützten Arten sind darüber hinaus Fadenmolch (*Triturus helveticus*), Teichmolch (*Triturus vulgaris*), Bergmolch (*Triturus alpestris*), Grasfrosch (*Rana temporaria*), Teichfrosch (*Rana esculenta*) sowie Erdkröte (*Bufo bufo*) im Planungsgebiet nachgewiesen. Diese große Vielfalt an Amphibien lässt sich vor allem durch die räumliche Nähe eines Großteils der geplanten Trasse mit den Fließgewässern Bruchbach, Rodenbach und Frauenwiesenbach sowie Stillgewässern im Bereich des Naturschutzgebietes Krausenbruch/Rodenbach West, Bahnhofstraße (Rodenbach) sowie den Regenrückhaltebecken im Bereich Tränkwald (Rodenbach) sowie südlich des Industriegebiet Nord erklären (s. Abbildung 8).

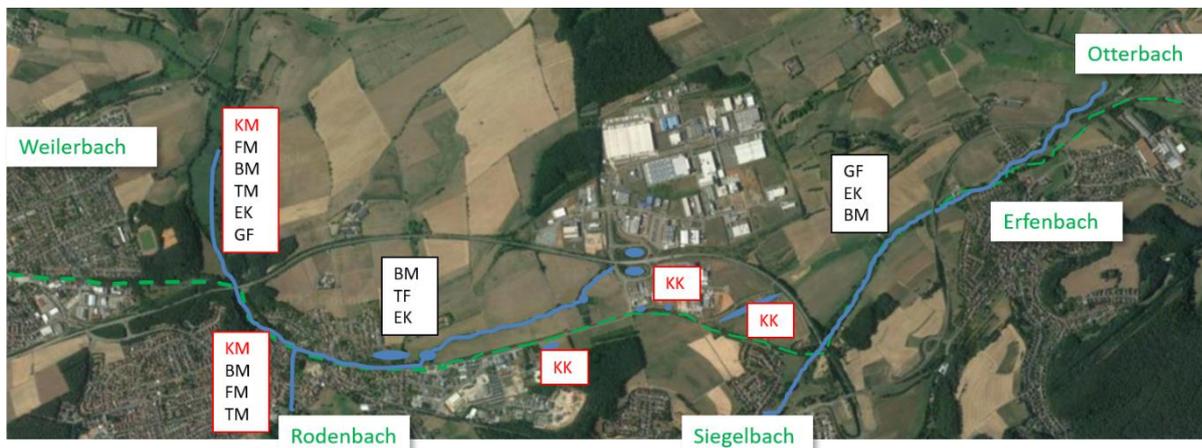


Abbildung 8: Das Satellitenbild zeigt einen Überblick der ehemaligen Bachbahntrasse im Planungsgebiet (grün gestrichelt), angrenzende Gewässer (blau) sowie nachgewiesene **Amphibienarten**. Ein besonderes Augenmerk liegt auf den nach Anhang IV der FFH-Richtlinien geschützten Arten, welche rot hervorgehoben wurden. BM=Bergmolch, EK=Erdkröte, FM=Fadenmolch, GF=Grasfrosch, KK=Kreuzkröte, KM=Kammolch, TF=Teichfrosch, TM=Teichmolch.

Dass trotz Kenntnisnahme der geschützten Arten von Seite der Planer und unserer ausdrücklichen Aufforderung zur Überprüfung des Einflusses der Baumaßnahmen auf die Amphibien über die vergangenen zwei Jahre keine nachträgliche Prüfung stattgefunden hat, ist aus unserer Sicht gänzlich unverständlich. Wie bereits in der Stellungnahme von BUND und NABU zum Planfeststellungsverfahren vom 22.03.2021 geschrieben, handelt es sich insbesondere bei der Kreuzkröte im Bereich

Rodenbach Ost/Siegelbach um einen großen reproduzierenden Bestand. In den Regenrückhaltebecken südlich des Industriegebiet Nord konnten sowohl 2020 als auch 2021 zahlreiche rufende Tiere sowie Laichschnüre nachgewiesen werden. Zahlreiche Individuen finden sich in Hochphasen zuhauf auf den umliegenden Wegen der angrenzenden Reproduktionsgewässer, so auch auf der geplanten Trasse. Nochmals betonen wir, dass vor allem das an die Regenrückhaltebecken südlich angrenzende Gleisbett der ehemaligen Bachbahntrasse als Winter- und Tagesquartier der Tiere nicht ausgeschlossen werden kann. Sollte das Gleisbett also tatsächlich als Überwinterungsquartier dienen, so könnte die geplante Strecke, insbesondere bei Ablehnung der Alternative B, einen schwerwiegenden Einfluss auf die lokale Population der Tiere nehmen. Grundlegend ist die Kreuzkröten eine Pionierart, die teils größere Strecken auf der Suche nach temporär existierenden, flachen Laichgewässern auf sich nimmt. Geeignete Gewässer sind in unmittelbarer Umgebung der Rückhaltebecken jedoch rar, weshalb die Autoren nicht davon ausgehen, dass der ansässigen und bisher noch sehr Individuen-starken Population viele Alternativen zur Verfügung stehen. Nicht zuletzt da direkt angrenzend an die Rückhaltebecken ohnehin durch die stetige Erweiterung des Industriegebiet Nord eine nicht zu vernachlässigende Flächenversiegelung stattfindet.

Als Neuerungen im Rahmen des Deckblattverfahrens sind durch die Planer ein bauzeitlicher Schutzzaun bzw. eine Abdeckung mit Folie im Bereich der Parallelität von Bruchbach und Rodenbach und Bachbahntrasse vorgesehen. Im Bereich des einzelnen Regenrückhaltebeckens am Tränkwald soll die Einwanderung der Kreuzkröte während der Bauzeit ebenfalls durch einen Schutzzaun verhindert werden (vgl. 19.1 Fachbeitrag Naturschutz a, S. 55). Nach der Bauzeit besteht somit weiterhin die Gefahr der Lebensraumdurchschneidung der wandernden Individuen durch den geplanten Radweg, der in diesen Bereichen einen durchgängigen Gefahrenbereich darstellt und die Tiere darüber hinaus gegebenenfalls von potenziellen Laichgewässern abgrenzt. Durch die zunehmende Trockenheit der letzten Jahre findet die Art ohnehin kaum noch bis Abschluss der Metamorphose wasserführende Gewässer. An jenen Regenrückhaltebecken, welche den Verbreitungsschwerpunkt der örtlichen Population darstellen, ist zum Schutz der Kreuzkröte nicht einmal eine bauzeitliche Schutzmaßnahme, geschweige denn eine langfristige Schutzmaßnahme vorgesehen. In diesem Abschnitt konnten wir bei mehrfachen Begehungen wandernde Tiere auf dem Wirtschaftsweg ab der Kreuzung Unterer Tränkwald/Neue Straße bis in den Flachsäckern auffinden. Diese Beobachtungen wurden den Planern bereits in der Stellungnahme von BUND und NABU vom 22.03.2021 mitgeteilt. Dass in Folge darauf weder eine ausführliche Untersuchung der Sachlage noch jegliche Schutzmaßnahmen durch die Planer durchgeführt beziehungsweise veranlasst wurden, ist nicht nachvollziehbar. Abgesehen von dem dringlichen Nachholbedarf einer ordnungsgemäßen Prüfung, könnten in Anbetracht der vorliegenden Beobachtungen einige Maßnahmen dem Schutz der Kreuzkrötenpopulation zugutekommen:

1. Eine Abweichung der geplanten Streckenführung auf die Alternative B, die eine Schonung des Bereichs südlich der Regenrückhaltebecken bzw. der Straße in den Flachsäckern, bedeuten würden.
2. Eine bauzeitliche Schutzmaßnahme, um Verlusten von Individuen während der Bauzeit entgegenzuwirken. Diese sollte allerdings nicht eine mögliche Zuwanderung der Kreuzkröten von dem mutmaßlichen Winter- und/oder Tagesquartier im Bahngleis zu den Laichgewässern verhindern.
3. Nach ausführlicher Prüfung sollten ebenfalls geeignete Schutzmaßnahmen für den Bereich westlich der Regenrückhaltebecken auf der Länge des Wirtschaftsweges, der westwärts in die Kreuzung Unterer Tränkwald/Neue Straße mündet, getroffen werden.

4.2 Artengruppe Reptilien

Im Planungsgebiet kommen sechs verschiedene Reptilienarten vor: Ringelnatter (*Natrix natrix*), Blindschleiche (*Anguis fragilis*), Waldeidechse (*Lacerta vivipara*) sowie die nach FFH-Richtlinien geschützten Arten Zauneidechse (*Lacerta agilis*), Mauereidechse (*Podarcis muralis*) und Schlingnatter (*Coronella austriaca*). Im Deckblattverfahren, wie bereits im Planfeststellungsverfahren, wird den Reptilien mehrfach eine lediglich punktuelle Besiedlung des Planungsraumes zugeschrieben und ein

flächenhaftes Vorkommen vehement verneint (vgl. 19.3 Faunistische Kartierung a, S. 12; 19.4 Fachbeitrag Artenschutz a, S. 10; 19.5 UVP-Bericht a, S. 5). Folglich werden selbst nach Überarbeitung der Planungsunterlagen durch das Planungsbüro lediglich „saisonal bedingte punktuelle Risiken für Reptilien“ eingeräumt (19.5 UVP-Bericht a, S. 10). In Anbetracht der vielfachen Nachweise durch den BUND und NABU in nahezu allen Teilabschnitten der geplanten Trasse ist diese Auslegung nicht nachvollziehbar und verharmlost den Effekt, den das geplante Projekt auf die Klasse der Reptilien hat, massiv.

Im Nachgang zur Stellungnahme von BUND und NABU vom 22.03.2021 wurden weitere Beobachtungen von den Verbänden getätigt, die das Vorkommensgebiet der Reptilien nochmals erweitert haben. Nahezu alle dieser Nachweise wurden den Planern noch im selben Jahr der Offenlegung des Planfeststellungsverfahrens mitgeteilt. Eine vollständige Übersicht aller Reptilien-Nachweise, die über den Planungszeitraum erbracht wurden, ist in Abbildung 9 dargestellt.

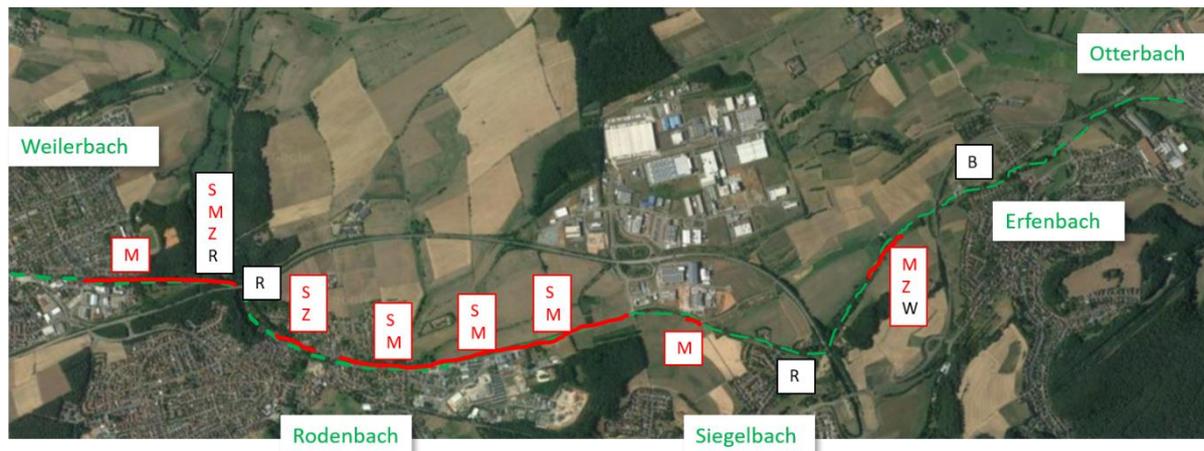


Abbildung 9: Das Satellitenbild zeigt einen Überblick der ehemaligen Bachbahntrasse im Planungsgebiet (grün gestrichelt) sowie nachgewiesene **Reptilienarten**. Ein besonderes Augenmerk liegt auf den nach Anhang IV der FF-Richtlinien geschützten Arten, welche rot hervorgehoben wurden. B=Blindschleiche, M=Mauereidechse, R=Ringelnatter, S=Schlingnatter, W=Waldeidechse, Z=Zauneidechse. (Originale Bildquelle: Google Maps)

Es ist festzustellen, dass nahezu entlang der gesamten ehemaligen Bachbahntrasse im Planungsgebiet Reptilien – insbesondere FFH-Arten – auftreten. Das ist nicht überraschend, da Bahntrassen generell als geeignete Verbreitungskorridore für Reptilien bekannt sind und für den (über)regionalen Genfluss zwischen Populationen von Bedeutung sind. Das lokale Ausbleiben von Reptiliennachweisen lässt sich unter anderem dadurch erklären, dass Teilstrecken mangels Pflege (z. B. Rückschnitt der Vegetation) kein geeignetes Reptilienhabitat mehr darstellen. Allerdings findet man in diesen Bereichen dafür geeignete Lebensräume für Vögel und Amphibien (vgl. „Artengruppe Amphibien“). Die fast durchgängige Besiedlung der geplanten Radwegtrasse durch Reptilien steht in starkem Kontrast zu dem oben beschriebenen Narrativ der Planungsunterlagen. An dieser Stelle ist zudem ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die freien Mitarbeiter der Naturschutzverbände nur sporadische Begehungen durchführen konnten. Die dargestellten Beobachtungen stellen somit nur Anhaltspunkte zur Orientierung dar und keine in vollem Umfang durchgeführte Begehung, wie dies für jene Arten Vorschrift ist. Eine ausführliche Untersuchung der Reptilienvorkommen führt vermutlich zu einer weit höheren Vorkommensdichte und muss daher nach naturschutzrechtlichen Vorschriften ordnungsgemäß durchgeführt werden.

Die in der Stellungnahme von BUND und NABU vorgenommenen Meldungen, insbesondere zur Mauereidechse und Schlingnatter, finden durchaus Erwähnung in den Unterlagen des Deckblattverfahrens (vgl. 19.3 Faunistische Kartierung a, S. 15). Leider werden weder ausführliche Untersuchungen veranlasst um das tatsächliche Ausmaß der Verbreitung festzustellen, noch basierend auf den Anhaltspunkten aus der Stellungnahme angemessene Maßnahmen vorgeschlagen. In der Tat wurden ergänzende Kartierungen in 2021 durchgeführt, jedoch weder in den Abschnitten mit ersten

Nachweisen durch die Verbände noch konnten in den untersuchten Abschnitten Schlingnattern nachgewiesen werden (vgl. 19.3 Faunistische Kartierung a, S. 15 f.). Dass über nunmehr fast fünf Jahre Untersuchungszeitraum nicht ein einziger Nachweis einer Schlingnatter durch das Planungsbüro getätigt werden konnte, während freiwillige Mitarbeiter des BUND und NABU bei wenigen, unregelmäßigen Prüfungen in fünf Bereichen mehrfach Individuen dokumentieren konnte, lässt an der Kompetenz des Planungsbüros zu Kartierungen der Artengruppe Reptilien zweifeln. Es wird daher empfohlen einen herpetologisch fachkenntlichen Experten für eine ausführliche Prüfung heranzuziehen.

Als Reaktion des Planungsbüros auf die Nachweise der Schlingnatter aus der Stellungnahme der Verbände, die im Deckblattverfahren als „punktueller Besiedlung“ herabgewürdigt werden, wurde lediglich eine Berechnung des Kompensationsbedarfs für potenziell geeignete Lebensräume kalkuliert (s. 19.1a, Anhang 1a). Mit welcher Begründung diese Herangehensweise einer Vermeidung durch umweltverträgliche Planung bevorzugt wurde, ist aus den Planungsunterlagen nicht ersichtlich. Außerdem wurden unverständlicherweise bei dem Erfüllungsgrad der Bewertungskriterien Nachweise durch die Verbände nicht beachtet (s. Abbildung 10). In drei von sechs betrachteten Bereichen wurden Nachweise der Schlingnatter sowie Mauereidechse nicht miteinbezogen. Es ist außerdem weiter nicht erklärt, warum ein Habitat als günstig oder mittel eingestuft wurde, so beispielweise beim Vergleich von Reihe 1 und 2. Aus diesen Gründen wird die LR-Bewertung angezweifelt und folglich auch die berechnete Kompensationsfläche.

Kompensationsbedarf zur Erhaltung der Lebensräume LR für die Schlingnatter

LR-Standorte bzw. LR-Potenzial	LR-Bewertung // Faktor Kompensation	Kriterien	KOMPENSATION B= Bisher N= Neu
Gem. Weilerbach km 0+900: L= 50m	Mittel // x 0,6	Kein Nachweis; Habitat günstig; Biotopverbund Waldrand, Einzelfund Zauneidechse (nachrichtlich)	B --- N 50 x 4m x 0,6 = 120 qm
Gem. Rodenbach km 1+540: L= 67m	Gering // x 0,3	Kein Nachweis; Habitat mittel; Fahrweg; Biotopverbund Waldrand, Einzelfund Zauneidechse	B 0,05 ha N 67 x 4m x 0,3 = ca. 81 qm
Gem. Rodenbach km 1+620: L= 70 lfm	Gering // x 0,3	Kein Nachweis; Habitat mittel; Biotopverbund Gärten, Potenzial Zauneidechse	B 0,02 ha N 70 x 4m x 0,3 = 84 qm
Gem. Rodenbach Km 2+355: L= 120 lfm	Gering // x 0,3	Kein Nachweis; Habitat mittel; Biotopverbund Bachaue, Einzelfunde Mauereidechse	B 0,015 N 120 x 4m x 0,3 = 144 qm
Gem. Rodenbach Km 2+610: L= 380 lfm	Hoch // x 1,0	Nachweis; Habitat günstig; Biotopverbund Grünland; Kernpopulation Mauereidechse	B 0,42 ha N 380 x 4m x 1 = 1.520 qm
Gem. Erfenbach Km 5+070: L= 320 lfm	Mittel // x 0,6	Kein Nachweis; Habitat günstig; Biotopverbund Grünland/Feldgehölz, Einzelfund Zauneidechse	B 0,362 ha N 320 x 4m x 0,6 = 768 qm
		Summe zusätzlicher LR-Kompensation für Schlingnatter	2.717 qm

Abbildung 10: Kompensationsbedarf zur Erhaltung der Lebensräume LR für die Schlingnatter. Rot markiert sind zweifelhafte Aspekte, die zum Teil im Widerspruch zu Belegen der Naturschutzverbände stehen. (Originale Quelle: Deckblattverfahren)

Für die hiesige Stellungnahme wurde in Anbetracht der oben beschriebenen erweiterten Ergebnisse die geplante Streckenführung sowie lokale Ausgleichsmaßnahmen an den Streckenabschnitten mit Vorkommen der geschützten Arten Schlingnatter, Mauereidechse und Zauneidechsen im Detail bewertet. Allgemein sollte unbedingt betont werden, dass die Schlingnatter von potenziellen Ausgleichsflächen nicht profitieren würde, da eine Vergrämung, wie sie beispielsweise für Mauereidechsen häufig durchgeführt wird, bei der Schlingnatter aufgrund ihrer Biologie keine Wirkung zeigt. Nicht zuletzt deshalb, weil sich die versteckt lebenden Tiere bei Störungen lediglich tiefer in das Gleisbett zurückziehen würden und nicht davon auszugehen ist, dass die unzähligen Steine im Bahndamm einzeln abgetragen werden, um eine sichere Umsiedlung der vorhandenen Individuen zu gewährleisten.

Vorab wird betont, dass trotz der nachfolgenden Einzelbetrachtung der Streckenabschnitte einer der wichtigsten Faktoren für den Artenschutz auch hier das Vorhandensein eines durchgängigen Verbreitungsgebietes ist.

Der erste Verbreitungsschwerpunkt befindet sich im Übergang des Ortsgebiets Weilerbach zu Rodenbach. Hier wurden alle drei nach FFH-Richtlinien geschützten Reptilien im Planungsgebiet nachgewiesen. In diesem Abschnitt verläuft die geplante Radwegtrasse auf dem bestehenden Bahndamm. Aufgrund der arttypischen Heimlichkeit der Schlingnatter in Kombination mit der Beschaffenheit des Gleisbetts, welches ein ideales Habitat und Winterquartier darstellt, ist davon auszugehen, dass wie bereits erwähnt eine Vergrämung keine Wirkung zeigen wird. Die geplanten lokalen Ausgleichsmaßnahmen stellen mindestens für die Schlingnatter keine nachhaltige Lösung zum Erhalt der Art in dem genannten Gebiet dar. Auch Mauereidechse und Zauneidechse werden unter dem Lebensraumverlust leiden. Zusätzliche Beunruhigung erfährt das Habitat durch die geplante Baustelleneinrichtungsfläche unmittelbar angrenzend an den Fokusbereich (vgl. 01 Erläuterungsbericht, S. 6). Neben dieser Aussicht soll darauf aufmerksam gemacht werden, dass in unmittelbarer Nähe parallel zur geplanten Trasse bereits ein bestehender Weg von Radfahrern genutzt wird, der den Lebensraum der Reptilien vermeidet (s. Abbildung 11). Auf diesen wurde bereits in der Stellungnahme von BUND und NABU vom 22.03.2021 unter Kapitel 2.4 eingegangen.



Abbildung 11: Großes Bild: Übersicht Reptilienlebensraum (rot umkringelt) und Maßnahmen am Übergang des Ortgebiets Weilerbach und Rodenbach. Die rot-gestrichelte Linie kennzeichnet den aktuell von Radfahrern genutzten alternativen Weg. Kleines Bild: Foto einer Schlingnatter (rot umrandet) im betrachteten Abschnitt (Originale Quellen: Deckblattverfahren 9.2 3a; Fotomaterial BUND/NABU)

Der zweite Schwerpunkt befindet sich im Ortbereich Rodenbach auf Höhe des Brunnenwegs. Hier wurde eine erst wenige Wochen alte juvenile Schlingnatter nachgewiesen, was ganz klar auf eine reproduzierende Population hindeutet. Außerdem wurde hier durch das Planungsbüro die Zauneidechse nachgewiesen. Auch hier ist davon auszugehen, dass eine Vergrämung der Schlangen, wie allgemein schon erläutert, aus dem Lebensraum nicht erfolgreich sein wird. Eine bessere Option könnte das Abweichen von der ehemaligen Bahntrasse auf den Brunnenweg sein. Dieser ist breit, hat nur wenige Anlieger und somit wenig Verkehr (s. Abbildung 12).

Besonders wichtig und für den Erhalt der Population relevant ist es, bei dem hier beschriebenen Gebiet auf seine isolierte Lage im Ortskern hinzuweisen und die damit umso wichtigere Konnektivität zu weiteren Vorkommen im umliegenden Areal, welche ausschließlich durch die ehemalige Bachbahntrasse gegeben ist. Längerfristig betrachtet sollte die Trasse regelmäßig durch Pflegeschnitt entsprechend freigehalten werden, um ihre Verbindungsfunktion vollends erfüllen zu können.

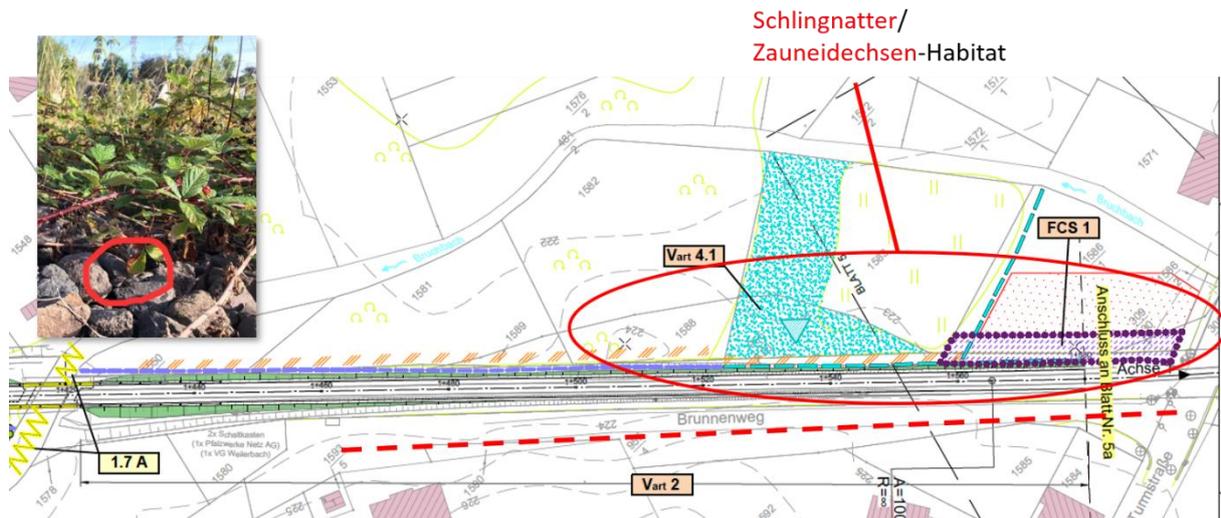


Abbildung 12: Großes Bild: Übersicht Reptilienlebensraum (rot umringelt) und Maßnahmen im Bereich Rodenbach Brunnenweg. Die rot-gestrichelte Linie kennzeichnet einen möglichen alternativen Weg. Kleines Bild: Foto einer Schlingnatter (rot umrandet) im betrachteten Abschnitt (Originale Quellen: Deckblattverfahren 9.2 4a; Fotomaterial BUND/NABU)

Ein weiterer Verbreitungsschwerpunkt findet sich im Ortsgebiet Rodenbach auf Höhe der Bahnhofstraße/Breitwiesen bis zum Anschluss an den Unteren Tränkwald. Dieser Abschnitt der ehemaligen Bachbahntrasse stellt eine Verlängerung der ostwärts gelegenen großen Population der Mauereidechse und Schlingnatter dar. In diesem Abschnitt kommen sowohl Mauereidechse als auch Schlingnatter vor. Auch in diesem Abschnitt konnte unter anderem eine nur wenige Wochen alte juvenile Schlingnatter nachgewiesen werden (Reproduktionsnachweis!). Die besonders hohe Dichte an Mauereidechsen zeigt sich hier auch durch ihre Ausbreitung in die unmittelbar angrenzenden Gärten. Nördlich ist dieser Abschnitt zudem unmittelbar begrenzt durch zum Teil geschützte Feuchtgebiete mit Amphibienvorkommen (s. Abbildung 13). Eine Vergrämung der Reptilien könnte zum einen auch hier nicht dem lokalen Verlust der Schlingnatter vorbeugen und zum anderen gäbe es für die Mauereidechse keine natürliche Ausweichmöglichkeit. Das könnte fatale Folgen für den lokalen Bestand haben. Zu großen Teilen umfasst der Korridor lediglich eine Breite von wenigen Metern zwischen der Rodenbach und den Anliegergrundstücken. Die geringfügigen Maßnahmen in diesem Abschnitt stehen sinnbildlich für die Fehleinschätzung der Wichtigkeit des hiesigen Verbreitungskorridors. Es sollte an dieser Stelle erneut auf die wichtige Bedeutung der Trasse als Vernetzung zwischen den unterschiedlichen, in Abbildung 13 gut erkennbaren Teilpopulationen der Mauereidechse, insbesondere aber auch der Schlingnatter hingewiesen werden. Wird dieser Korridor durchtrennt, hat dies eine negative Auswirkung auf alle Teilabschnitte. Eine geeignete Vermeidung des hiesigen Konfliktbereiches ergibt sich durch die Variante Stockborner Straße (siehe Kapitel 3: Fehlende Alternative bei Rodenbach).

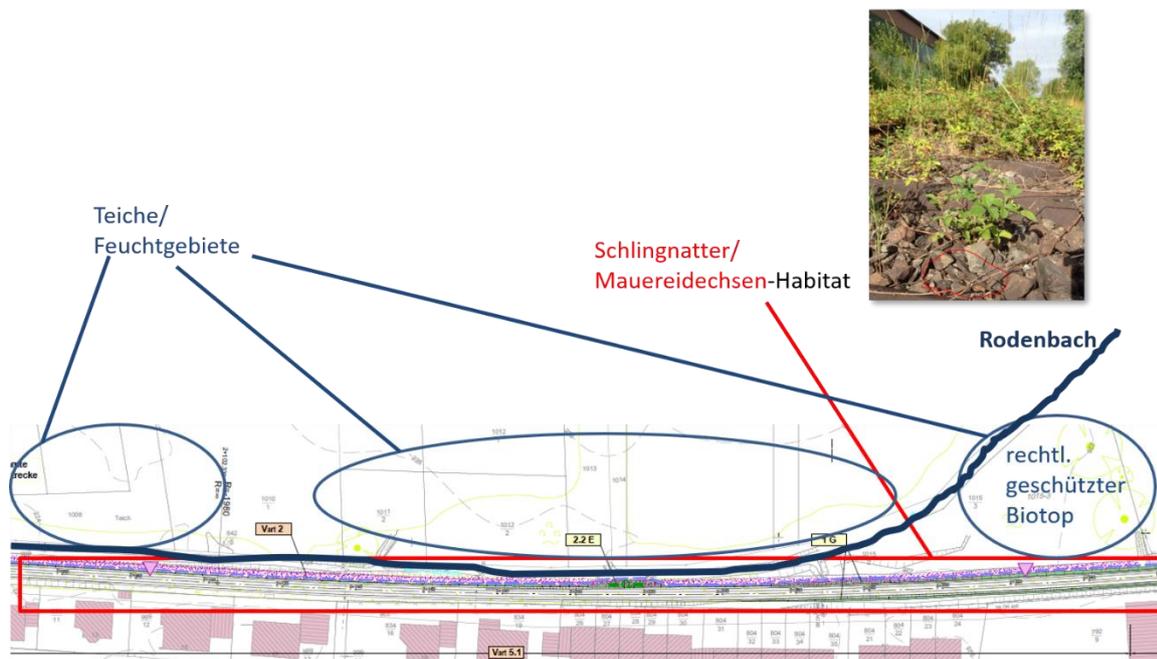


Abbildung 13: Großes Bild: Übersicht Reptilienlebensraum (rot umkringelt) und Maßnahmen im Bereich Rodenbach Bahnhofstraße/Breitwiesen. Blau gekennzeichnet sind angrenzende Feuchtgebiete. Kleines Bild: Foto einer Schlingnatter (rot umrandet) im betrachteten Abschnitt (Originale Quellen: Deckblattverfahren 9.2 6a; Fotomaterial BUND/NABU).

Als letzter Fokus der Betrachtungen im Rahmen dieser Stellungnahme wird der geänderte Streckenverlauf im Ortsgebiet Rodenbach auf Höhe Unterer Tränkwald Bezug genommen. Der Erhalt des Gleisbetts mitsamt der Vorkommen der Schlingnatter und Mauereidechse sind zu begrüßen. Warum eine Abweichung von der ehemaligen Bachbahntrasse erst ab Bau-Km 2+640 erfolgt, obwohl Schlingnattern und Mauereidechsen noch deutlich weiter westwärts vorkommen (siehe zuvor beschriebene Absätze) ist aus den Planungsunterlagen nicht ersichtlich. Man könnte vermuten, dass es den Planern hier einfach besser gepasst hat. Die alternative Trassenführung über den Grünstreifen zwischen Gleisbett und Straße wird als äußerst kritisch bewertet. Zunächst stellt der Grünstreifen auf der warmen Südseite der Bahntrasse einen wichtigen Teilbereich des Habitats da, insbesondere für die Futtersuche der Reptilien. Bei häufigen Begehungen konnten vor allem Mauereidechsen bis hin zum Randstein der Straße Unterer Tränkwald beobachtet werden. Der unmittelbar an das Gleisbett angrenzende Trockenrasenbereich, dient darüber hinaus auch der Schlingnatter als charakteristischer Lebensraum für ausgedehnte Sonnenbäder und zur Futtersuche. Außerdem ist davon auszugehen, dass sich nach Asphaltierung der Fläche für den Bachbahnradweg die wärmeliebenden Reptilien vermehrt darauf aufhalten werden. Infolgedessen steigt die Gefahr für Verkehrsunfälle, insbesondere bei den sich auf Asphalt nur schwerfällig bewegendenden Schlingnattern. Die CEF 1 Maßnahme zur Habitatverbesserung in nördlicher Lage zum Gleisbett entlang dieses Abschnittes ist zwar gut gemeint, jedoch in Anbetracht der beschriebenen Umstände ohne großen Mehrwert für die Reptilien. Eine deutlich sinnvollere Alternative stellt auch hier die Variante Stockborner Straße dar, die sowohl das Verbreitungsgebiet der beiden FFH-Arten weitreichend umgeht als auch das beschriebene Risiko durch die Asphaltierung des Grünstreifens vermeidet (siehe Kapitel 3: Fehlende Alternative bei Rodenbach). Es wird empfohlen in dem somit verschonten Abschnitt ähnliche Pflegemaßnahmen, wie die der CEF 2 Maßnahme unmittelbar östlich des beschriebenen Abschnitts umzusetzen, um Bahndamm und Grasstreifen gleichermaßen für Reptilien zu erhalten. Dadurch kann das Habitat zusätzlich noch attraktiver für Reptilien gestaltet werden.

Alles in allem ist für die Artengruppe Reptilien festzuhalten, dass die Planung im Deckblattverfahren in ihrer jetzigen Form aus ökologischen Gründen vehement abzulehnen ist. Dies hat mehrere Gründe:

- Die Nachuntersuchungen sind nicht ausreichend. Trotz erster Hinweise durch BUND und NABU, wurde keine umfängliche Prüfung der Verbreitung und Populationsgrößen von Reptilien angestellt. Ein tatsächlicher Überblick über die Reptilienvorkommen bleibt somit aus und fehlt folglich bei der ökologisch fundierten Einschätzung der Folgen dieses Projektes auf die Fauna. Die von dem verantwortlichen Planungsbüro durchgeführten Schlingnatter-Kartierungen blieben generell erfolglos, was eine mangelnde herpetologische Fachkompetenz vermuten lässt.
- Die Nachweise durch BUND und NABU wurden nicht angemessen verwendet, um geeignete Maßnahmen zu treffen. Im Gegenteil, die Belege aus der Stellungnahme wurden zwar im Deckblattverfahren erwähnt, allerdings mehrfach bewusst abgewertet. So wird beispielweise die Berechnung der Kompensationsflächen für die Erhaltung der Lebensräume für die Schlingnatter anhand falscher Grundaussagen kalkuliert. Die vorgelegten Hinweise hätten vielmehr Anreiz dafür sein müssen, ein entsprechendes Vorkommen der genannten Reptilien genauer zu untersuchen.
- Die erbrachten Nachweise durch BUND und NABU haben hingegen nicht ausreichend zu einer verbesserten Maßnahmenplanung geführt. Lediglich auf einem kurzen Teilstück im Ortsgebiet Rodenbach wurde eine Variante von BUND und NABU aus deren Stellungnahme vom 22.03.2021 (Kapitel 2.2) gewählt. Der Großteil des Habitats und Verbreitungskorridors der laut Anhang IV der FFH-Richtlinien geschützten Reptilien wird mit der aktuell vorgesehenen Planung kurzfristig und auch langfristig zerstört.
- Die in Planfeststellungs- und Deckblattverfahren vorgeschlagenen Maßnahmen für Natur und Landschaft versprechen keine Erfolge in der Erhaltung der Reptilienpopulationen. Eine Vergrämung ist vor allem für die Schlingnatter auf Basis ihrer Biologie nahezu aussichtslos, die weiteren geplanten Maßnahmen sind keineswegs Ausgleich für den massiven Verlust der Lebensräume im Planungsgebiet. Letztlich sollte insbesondere betont werden, dass der Charakter eines West-Ost-Verbreitungskorridor für den (über)regionalen Genfluss langfristig verloren geht.

Es wird dringend empfohlen eine fachgerechte und umfassende Untersuchung von Reptilienvorkommen im Planungsgebiet durchzuführen und zudem vor allem Vermeidungsmaßnahmen, zum Beispiel durch die von BUND und NABU vorgeschlagenen Alternativen umzusetzen (vgl. Abbildung 14). Ein positives Zeichen kann zudem gesetzt werden, indem eine langfristige Pflege zum Erhalt der ehemaligen Bahntrasse hinzukommt, die das Habitat für alle Artengruppe nochmals aufwertet. Zusätzlich wäre ein Umweltbildungsansatz denkbar, bei dem entlang von Stationen der Bahntrasse auf die Wichtigkeit anthropogener Habitats für die Fauna aufgeklärt wird. Dies wäre auch dem lokalen Tourismus zuträglich und darüber hinaus ein beispielhaftes ökologisches Projekt zur Förderung der Biodiversität und den Erhalt des Lebensraums gefährdeter Arten im Kreis Kaiserslautern.



Abbildung 14: Das Satellitenbild zeigt einen Überblick der ehemaligen Bachbahntrasse im Ortsgebiet Rodenbach, das Planungsgebiet (grün gestrichelt) sowie Abschnitte mit nachgewiesenen Reptilienarten, die laut Anhang IV der FFH-Richtlinien geschützt sind (rot). Gelb gekennzeichnet sind bereits bestehende Wege außerhalb des Wohngebietes (durchgehend gelb) und innerhalb des Wohngebietes (gelb gestrichelt), die zum einen bereits von Radfahrern genutzt werden und zum anderen Vermeidungspotenzial für die Reptilienhabitats aufweisen. (Originale Bildquelle: Google Maps)

4.3 Artengruppe Vögel

4.3.1 Rotmilan

In der Faunistischen Kartierung 19.3.a steht Seite 9 f:

Artengruppe Greifvögel

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

Und auf Seite 10 steht:

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.“

Nach Ansicht der Naturschutzverbände ist diese verharmlosende und für uns völlig inkompetente Darstellung nicht nachvollziehbar.

Bereits in der Stellungnahme vom 22.03.2021 hatten wir dem Rotmilanhorst zwischen Siegelbach und Erfenbach ein eigenes Kapitel gewidmet (4.3.3 Rotmilan, Seiten 56ff). Dort haben wir bereits auf das Fluchtverhalten hingewiesen und auf die zu erwartende Aufgabe des Horststandorts während des Baubetriebs oder später durch die Nutzung des Radwegs auf der Gleistrasse. Den Bestand hatten wir bereits mit 60 m Luftlinie gemessen und angegeben und Luftbilder mit dem Standort des Horsts eingefügt. Die Naturschutzverbände können seit 2019 dort in jedem Jahr erfolgreiche Reproduktion nachweisen!

Vom Biologen Dr. Guido Pfalzer werden dazu folgende Hinweise angemerkt:

*„Zu dem Verfahren ist von meiner Seite anzumerken, dass das Brutvorkommen des Rotmilans m.E. nach im Fachbeitrag Artenschutz nicht korrekt abgehandelt worden ist. In der Relevanzprüfung wird zwar angegeben, dass der **Rotmilan** im Projektgebiet vorkommt, Beeinträchtigungen werden aber*

(ohne weitere Begründung) ausgeschlossen. Im Fachbeitrag Artenschutz taucht die Art somit gar nicht auf und die Verbotstatbestände des §44 (1) BNatSchG werden nicht abgeprüft.

Laut Garniel & Mierwald (2010)¹ hat der Rotmilan eine Effektdistanz von 200-300m und eine Fluchtdistanz von 300m, wobei optische Signale entscheidend sind. Wenn sich der Horst nachweislich lediglich 60m von der Bachbahntrasse entfernt befindet (Angaben Alfred Klein und Günther Pitschi in Stellungnahme Karl-Heinz Klein/BUND), ist eine Schädigung oder Zerstörung einer Fortpflanzungsstätte anzunehmen. Der Verbotstatbestand des §44 Abs. 1 Satz 3 wäre damit einschlägig und es müssten entweder spezielle Vermeidungs-/Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden, um die Schädigung abzuwenden oder eine Ausnahme gem. §45 BNatSchG erwirkt werden, wobei die entsprechenden Ausnahmevoraussetzungen vorliegen müssten: (1) zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses; (2) keine zumutbare Alternative, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen führt; (3) keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes.

Da dieser Aspekt in den vorliegenden Unterlagen nicht abgehandelt wurde, ist der Planfeststellungsbeschluss in dieser Form m.E. unvollständig und damit fehlerhaft.“

Der Horst wird seit mindestens 2019 jährlich erfolgreich zur Reproduktion genutzt. In der Stellungnahme von 2020 befindet sich ein Foto mit einem sichtbaren Jungvogel.

Die NABU-Mitglieder Alfred Klein und Günther Pitschi haben den Bruterfolg des Rotmilans im oben beschriebenen Horst festgestellt und seit 2020 mit Fotos dokumentiert. Auch in 2022 wurde der gleiche Horst zur erfolgreichen Reproduktion genutzt. Alfred Klein berichtete von aktuellem Balzverhalten des Paares, das er am 27.03.2023 direkt am Horst beobachtet hatte.



Abbildung 15: Foto des Rotmilan-Horstes vom 27.03.2023

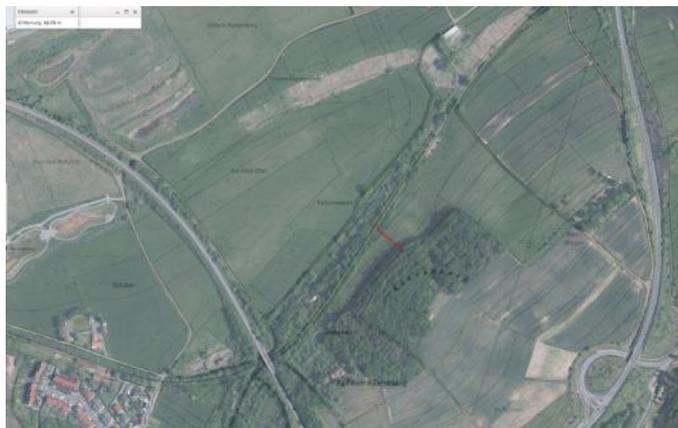


Abbildung 16: Abstand Rotmilan-Horst – Bahngleise: 60 Meter (aus der Stellungnahme 2021)

¹ Garniel, A. & U. Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“. 96 S. + Anhang. Kiel.“

Bei zahlreichen Begehungen wurde beobachtet, dass der Rotmilan immer von der Talseite der Frauenwiesen her an den Horst anfliegt, niemals aus Richtung Erfenbach/Wertstoffhof. Die Aussage des Planungsbüros, dass eine Beeinträchtigung des Horsts durch den Betrieb des Radweges auszuschließen sei, ist falsch. Die Aussage zeugt entweder von wenig Sachkenntnis über das Anflugverhalten dieses Rotmilans zum Horst, der sich ca. 60 m von der Gleistrasse entfernt befindet oder zumindest, dass hier nicht sauber und intensiv genug beobachtet wurde. Diese grobe Fehleinschätzung des Planungsbüros zum Verhalten des Rotmilans würde nach Ansicht der NABU-Experten mit ziemlicher Sicherheit die Aufgabe des Horstes zur Folge haben.

Ein uns vorliegendes Rechtsgutachten der „Naturschutzinitiative e.V.“ aus August 2022 zur Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes besagt, dass sich die Regelung zur Signifikanzschwelle geändert habe, es also verboten sei, das Risiko der Tötung oder Verletzung europäischer Vogelarten nach der Vogelschutz-Richtlinie (V-RL) sowie der Arten des Anhangs IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) signifikant zu erhöhen. Das wird vermutlich auch durch die Änderung mit der EU-Notverordnung zum Ausbau der Windenergie nicht verändert. Das Rechtsgutachten fokussiert zwar auf die Bedrohung durch Windkraftanlagen, die Störung des Horsts im Anflugbereich des Rotmilans von der Talseite her (siehe oben) ist jedoch aufgrund des Betriebes des Radweges auf der Streckenführung des Bahngleises trotzdem zu erwarten, zumindest jedoch nicht auszuschließen.

4.3.2 Mäusebussard

Auch zum Mäusebussard steht in der Faunistischen Kartierung 19.3.a steht Seite 9 f:

Artengruppe Greifvögel

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

Bereits in der Stellungnahme vom 22.03.2021 hatten wir auch auf die erfolgreiche Brut eines Mäusebussards in ca. 100 m Entfernung zum Horst der Rotmilane hingewiesen und dies mit Fotos dokumentiert (siehe 4.3.4 Mäusebussard). Der Horst befindet sich allerdings im südlichen Rand des gleichen Waldstücks und wäre durch die Gleisvariante nicht so betroffen, wie der Rotmilan am nördlichen Waldrand.

4.3.3 Weitere Vogelarten

In diesem Kapitel wollen wir uns im Wesentlichen auf eine Auflistung von Kartierungslücken, gesichertem Vorkommen oder sogar gesicherter Brut im von dem Radweg betroffenen Habitat beschränken. So wurde bei einigen Arten „vermutet“ oder nur Nahrungshabitat angegeben, obwohl die Art dort mit erfolgreicher Brut bekannt ist. Eine detaillierte Ausarbeitung der Auswirkungen durch Vergrämung auf geschützte Individuen oder sogar Populationen können wir im Rahmen dieser Stellungnahme nicht leisten und ist auch nicht unsere Aufgabe. Manchmal wurde angegeben, dass geeignete Ersatzlebensräume im direkten Umfeld vorhanden wären. Das gilt beispielsweise nicht beim Röhricht, denn das nächste liegt an der Lauter bei Stockborn schon in einem deutlichen Abstand entfernt.

Sicher vorkommende und nur als „vermutet“ eingestuft, Vergrämung und Verlust des Bruthabitats nicht immer berücksichtigt, im Ausgleich auch oft nicht immer berücksichtigt:

Bekassine	Durchzügler und Wintergast in der feuchten Senke Siegelbach-Erfenbach
Bluthänfling	mindestens 8 BP; 3 Ortsende Rodenbach an den Lebensbäumen 3 gegenüber Pferdestall

	<p>2 Siegelbach Einmündung Eipelweg Heckenverkleinerung vorgesehen Verschlechterung der Nahrungsgrundlage und Störungen im Nestbereich Kein Ausgleich vor Ort</p>
Feldlerche	<p>Vorkommen östlich Rodenbach, nördlich der Bachbahn in mindestens 2 Brutpaaren Vorkommen mindestens 4 BP Frauenwiesental auf der Wiese nördlich der Trasse Störung und Verkleinerung der Reviere</p>
Feldschwirl	<p>3 Vorkommen: zwischen Weilerbach und Rodenbach am Vorfluter aus dem Gewerbegebiet Ein weiteres Vorkommen besteht am Schilfgebiet im Frauenwiesental und auf der Otterbacher Seite an der Lauter in einer Ruderalfläche („Brennesselvogel“) Verlust der Reviere, sehr empfindlich gegen Störungen</p>
Fitis	<p>nur 1 BP im Bereich der Weichholzaue im Bereich Erfenbach westlich des Schilfgebietes Verlust es Reviers durch Biotopveränderung wahrscheinlich</p>
Flußregenpfeifer	<p>Brutverlust durch Störung seit 2015 - versucht nach der Bebauung der Industrieflächen in den Wasserbecken westlich der L 367 zu brüten Revierverlust</p>
Gartengrasmücke	<p>insgesamt 5 Brutreviere, davon 2 östlich von Rodenbach, weitere 3 Reviere zwischen Erfenbach und Otterbach Veränderung und Verkleinerung der Heckenstruktur Revierverluste sind zu erwarten</p>
Gartenrotschwanz	<p>3 Reviere im Untersuchungsgebiet Ortsrand Weilerbach an der Trasse, Siegelbach an der Streuobstrestfläche, Erfenbach am Alten Bahnhof Teilverlust der Reviere, Ausweichmöglichkeiten sind nicht vorhanden</p>
Girlitz	<p>mindestens 5 Brutpaare, davon 2 in Höhe Gewerbegebiet Rodenbach, Alte Kläranlage Siegelbach, weitere 2 zwischen Stockborner Straße und Lauter Teilverlust der Nahrungsflächen führt zu Verminderung der Reviere</p>
Goldammer	<p>Es sind deutlich höhere Bestände von uns festgestellt worden Verringerung der Heckenbreite führt zum Verlust von Neststandorten bzw. zu permanenter Störung Kein Ausgleich vorgesehen am Ort vorgesehen</p>
Grauschnäpper	<p>Brutnachweis an der Trasse zwischen Rodenbach und Weilerbach mit Jungvögeln – Nistkasten an der Eiche Verkehrssicherungsmaßnahmen?</p>
Grünspecht	<p>mindestens 6 Reviere Rodenbach-Weilerbach, Rodenbach, Siegelbach, Erfenbach-Bachau, Erfenbach Pappelbestand Entnahme von Brutbäumen durch Verkehrssicherungsmaßnahmen sind wahrscheinlich – Verlust von Höhlenbäumen</p>
Klappergrasmücke	<p>mehrere Brutpaare, vor allem in den Hecken zwischen Rodenbach und der Kästenbergstrasse, Siegelbach</p>

Kleinspecht	2 Brutpaare festgestellt, eines zwischen Weilerbach und Rodenbach ein weiteres in der Weichholzaue Siegelbach-Erfenbach Verlust von trassennahen Weichhölzern als Nahrungshabitat und Höhlenbaum
Kuckuck	ein Revier zwischen Rodenbach und Weilerbach (NSG Krause Bruch), ein weiteres im Bereich Frauenwiesental-Stockbornerbruch Verlust der potenziellen Brutvögel durch Verlust ihrer Reviere
Mäusebussard	mindestens 2 Brutpaare Brutnachweis am Ortsrand von Weilerbach und unweit des Rotmilanhorstes bei Erfenbach Störung des Brutplatzes wahrscheinlich, eine Nachprüfung ist dringend erforderlich
Mittelspecht	1 Brutpaar zwischen Rodenbach und Weilerbach Verlust der Brutbäume und Nahrungshabitat im Verfahrensbereich, Weichhölzer als Grundlage Verlust des Reviers unabdingbar
Neuntöter	Das Verhalten der Vögel beim Herannahen von Menschen wird sie zur Flucht veranlassen. Ansitzjäger Verringerung der Heckenstärke wird die Möglichkeiten der Neststandorte im Dorngebüsch verschlechtern Keine Maßnahmen vorgesehen
Orpheusspötter	2 singende Exemplare am 27. Mai 18 am Beginn der Stadtgrenze KL in den Hecken der Trasse, danach regelmäßiger BV
Pirol	1 Brutpaar in den Pappeln entlang des Bruchbaches, kommt bis in die Ortsmitte von Rodenbach sehr scheu und empfindlich gegen Störungen Verlust des Reviers
Rebhuhn	siehe ursprüngliche Stellungnahme mit Bilddokumenten im Frauenwiesental sehr scheu, verlässt Areale bei Störungen Teilverlust seines Reviers beiderseits der Talau
Rohrhammer	Brutvogel im Frauenwiesental und an den Wasserbecken des IG Nord. Es sind mehr als 3 Reviere vom NABU festgestellt worden. Für die der Trasse nahen Brutpaaren besteht Scheuchwirkung! Verringerung der Reviergrößen führt zu Veränderungen des Habitats Keine Maßnahmen vor Ort vorgesehen
Rohrweihe	Nahrungsgast Brutnachweis 2022 Stockbornerbruch mit 3 Jungvögeln sehr scheu – Verlust der Schilfgebietes Erfenbach als Nahrungshabitat
Rotmilan	siehe gesondertes Kapitel in dieser und der Stellungnahme aus 2021 Seit mindestens 2019 erfolgreiche Bruten nahe der Trasse
Schwarzkehlchen	Teilzerstörung der Heckenstruktur wird den BP einen Teil ihres Habitats wegnehmen Keine Maßnahmen vorgesehen
Star	Bruthöhlen sind sehr wohl vorhanden. Die Pappeln sind voller Astlöcher, sie sind oft schlecht zu sehen. In der Brutzeit sieht man erst die Einflüge der Paare mit Futter und das sind nicht wenige.

	Verkehrssicherung der trassennahen Bäume wird notwendig sein. Keine Maßnahmen wie Nisthilfen sind vorgesehen
Schwarzmilan	Brutverdacht seit 2022, 2 Altvögel waren am 27.03.23 vor Ort großer Horst am östlichen Waldrand Richtung Erfenbach, wird noch überprüft
Sumpfrohrsänger	BV zwischen Rodenbach und Weilerbach, ebenfalls im Frauenwiesental und nach der Brücke über der Lauter, 3 Standorte bekannt: 1 BP Rodenbach Kleinteiche am Bruchbach 1 BP Röhricht Erfenbach Talaue Mädesüßflur 1 BP Otterbach nach der Lauterbrücke rechts Ruderalfläche (Brennesselvogel) Störung der Neststandorte, da sie ziemlich nah an der Trasse angesiedelt sind besiedelt Hecken, Ruderalflächen (Brennesselvogel!) usw., ist nicht an Schilf gebunden. Am Frauenwiesenbach ist es eine der Trasse nahe Mädesüßflur
Teichrohrsänger	mindestens 1 BP im Schilf am Frauenwiesenbach Flächenverringering und Scheuchwirkung führt zur Aufgabe des Reviers Kein Ausgleich vorgesehen
Wacholderdrossel	1 Brutkolonie am Bahnübergang Rodenbach - Nester auf den Trassenbäumen 1 weitere Kolonie auf den Pappeln bei Erfenbach Entnahme werden Verkehrssicherung führt Abwanderung Keine Maßnahmen vorgesehen.
Wendehals	Vorkommen zwischen KL-Erfenbach und Otterbach (Bilddokumente G Pitschi sind vorhanden

5 Ausgleichsmaßnahmen teilweise fraglich oder schlecht

Den Verbänden sind von den vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen einzelne Flächen bekannt, bei denen nicht mit den Eigentümern gesprochen wurde oder, die überhaupt nicht aufgewertet werden können, da sie bereits in ökologisch bestmöglichem Zustand sind. Wir nennen hier beispielsweise aus dem Deckblattverfahren 9.2 Maßnahmenplan 3a für eine Planübersicht und 9.3 Maßnahmenverzeichnis a, Seite 4-5 oder die Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Grundstück (siehe Erläuterungsbericht Seite 6).

Ein Großteil der zum Ausgleich vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen westlich des Bauwerks 1 bis zur Bebauung Weilerbach gehört dem NABU Weilerbach, mit dem dazu bisher überhaupt keine Kommunikation stattgefunden hat.

So werden hier Ausgleichsmaßnahmen geplant, für die die Flächen überhaupt nicht zur Verfügung stehen. Dies gilt dann vermutlich gleichermaßen in anderen Abschnitten der Planung. Uns erinnert dies stark an die frühere Planung des IG Nord, bei dem ein erheblicher Teil der für Ausgleichsmaßnahmen geplanten Flächen nicht erworben und daher nicht realisiert werden konnten. Zumindest in Kaiserslautern wurde daraus gelernt und ein Ausgleich ohne Sicherheit der Flächenverfügbarkeit seitdem möglichst vermieden.

Der dort liegende Graben aus dem Vorfluter des Gewerbegebiets Weilerbach ist belastet und nicht für den vorgeschlagenen Ausgleich geeignet. Der NABU Weilerbach wollte mit diesem Graben vor mehreren Jahren eine Renaturierung machen. Diese wurde in einem Vorgespräch von den VG-Werken Weilerbach abgelehnt mit der Begründung, dass das Wasser im Graben stark belastet sei. Falls dies weiterhin so wäre, so wäre auch der dort vorgeschlagene Ausgleich nicht möglich.

Bei einer Begehung am 02.03.2023 war die Oberfläche ist mit einem weißen Film bedeckt und das Wasser unterhalb rinnt durch Braunalgen. Dass die Gemeinde jetzt plötzlich eine Sinnesänderung

erwägt oder sich die Rechtsgrundlagen entsprechend geändert haben, hält der NABU Weilerbach für unwahrscheinlich.

Fazit: Ein mit Fäkalien (?) belastetes Grabenwasser taugt nicht für Ausgleichsmaßnahmen!



Abbildung 17: Foto des Grabens am 02.03.2023



Abbildung 18: Foto des Grabens am 02.03.2023

6 Gravierende Fehler in der Bewertungstabelle

Im Text dieser Stellungnahme zum Deckblattverfahren an mehreren Stellen (Suche: Bewertung) und bereits in der Stellungnahme vom 22.03.2021 (Kapitel 3.2.1, Seite 29ff; Fehler in der Bewertungstabelle) haben die Naturschutzverbände die Bewertungsmatrix als in den Kriterien, der Gewichtung und der Bewertung falsch und einseitig kritisiert. Wir bitten dies in den entsprechenden Passagen nachzulesen. Geändert hat sich hierzu durch das Deckblattverfahren nichts.

Selbst wenn mit einer Bewertungsmatrix zwischen Varianten höhere Punktwerte ermittelt werden, so müsste mit einem vermeidbaren und massiven Eingriff in den Artenschutz zwischen Variante B und Gleisvariante ein KO-Kriterium gegen die Gleisvariante gewertet werden.

7 Abschließendes

Hinweis an die Stadtverwaltung Kaiserslautern: Um den unstrittigen Abschnitt zwischen Otterbach und Erfenbach zeitnah zu realisieren und dort auch die Förderung zu nutzen, wäre es nach Ansicht der Naturschutzverbände wünschenswert und ratsam, ob dieser Abschnitt nicht (wie zuvor der Abschnitt Otterbach – Kaiserslautern) abgetrennt oder vorgezogen werden kann. Was rechtlich und förderbar machbar ist, können die Verbände im Ehrenamt nicht beurteilen.

Wir bitten um Verständnis, dass zahlreiche Argumente und Erläuterungen mehrfach und oft redundant in den Stellungnahmen auftauchen. Dies ist zum einen der Tatsache geschuldet, dass unsere Stellungnahmen im Ehrenamt von mehreren Personen erstellt und bearbeitet wurden. Zum anderen wollen wir auch Verständnis und Nachvollziehbarkeit erreichen, wenn nur einzelne Kapitel oder Themen gelesen und beurteilt werden.

Auch der Naturschutzverband GNOR schließt sich inhaltlich den hier angeführten Kritikpunkten an und hält die im Deckblattverfahren 2023 vorgelegte Fassung für nicht genehmigungsfähig.

Nachfolgend gilt die Stellungnahme der Verbände BUND und NABU vom 22.03.2021 erneut eingebracht. Ein Großteil der dort eingebrachten Fakten und Argumente gilt nach wie vor.

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



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



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

Kaiserslautern, 03.04.2023

