

STELLUNGNAHME DER STRASSENBAUVERWALTUNG

Name des Betroffenen bzw.
 Bezeichnung der Dienststelle
 oder Firma
 Wohnort bzw. Dienst- oder
 Firmensitz
 Grundstück Flst. Nr.
 Gemarkung

Regierungspräsidium Karlsruhe Ref. 55, 56
Stellungnahme vom 11.08.2014

Hinweis: zum Einwand "fehlende Alternativenprüfung" wird von Seiten des Vorhabenträgers nicht erneut eine Stellungnahme abgegeben

Stellungnahme zum neu gefassten Artenschutzbeitrag, Stand Dez. 2012		
	Einwand	Stellungnahme Vorhabenträger
Zusammenfassendes Fazit aus naturschutzfachlicher Sicht	<ul style="list-style-type: none"> Fledermäuse sind nach wie vor zu wenig bearbeitet und die wenigen vorhandenen Daten zudem noch veraltet. Aussagen zur Erheblichkeit von Beeinträchtigungen und zum Erhaltungszustand der lokalen Populationen können auf dieser Basis nicht seriös getroffen werden. 	Dazu wurde bereits ausführlich Stellung genommen, weder die Habitatausstattung noch die Daten der Relevanzprüfung ließen eine vertiefende Untersuchung als notwendig erscheinen.
	<ul style="list-style-type: none"> Vögel sind gut abgearbeitet und ausreichend in den Formblättern dargestellt. Die Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen sind einleuchtend dargestellt. 	– entfällt –
	<ul style="list-style-type: none"> Erhebliche und schwerwiegende Beeinträchtigungen von Amphibienlebensräumen, Ausgleich/ Ersatz/Kompensation kann kaum eine Verschlechterung der Situation der lokalen Populationen verhindern, geschweige denn zu einer Verbesserung führen. 	Eine Verschlechterung der Erhaltungszustände der lokalen Amphibienpopulationen durch den Straßenbau lassen sich nicht abwenden, da Rhein, Südtangente, Alb und Raffineriegelände für die meisten Arten kaum überwindbare Hindernisse darstellen und hier auch keine Möglichkeiten gesehen werden, bestehende Habitate so aufzuwerten, dass die Erhaltungszustände der betroffenen lokalen Populationen sich nicht verschlechtert. Nicht oder kaum betroffen sind hingegen die ausgesprochenen Offenlandarten Kreuz- und Wechselkröte, die ihren Siedlungsschwerpunkt auf dem Raffineriegelände haben und von den

	<p>Baumaßnahmen – bei Einhaltung der Schutzmaßnahmen wie mobile Zaunanlagen während der Bauzeit und Amphibienabweiser an den fertigen Straßen – kaum bzw. gar nicht betroffen sind.</p> <p>Eine Verbesserung der Erhaltungszustände lokaler Populationen Wald liebender Arten, aber auch bei Arten wie Kammmolch oder Laubfrosch, lässt sich bei naturräumlicher oder landesweiter Sicht jedoch durch die Gewässerneuanlagen erzielen, die im Umfeld günstiger, wenig durch Straßen beeinträchtigten Lebensräumen entstehen. In deren Umfeld werden gleichzeitig auch günstige Landlebensräume entwickelt. Da für die lokalen Amphibienpopulationen – außer der Aufwertung bestehender Gewässer im verbleibenden Raum zwischen Papierfabrik und Raffinerie nichts getan werden kann, ist bei den betroffenen Arten ein Ausnahmetatbestand festgestellt.</p> <p>Der Verlust im Eingriffsbereich wird durch die ergriffenen Maßnahmen bei großräumiger Sicht zumindest kompensiert, es wird sogar eine Verbesserung der Bestandssituation bei naturräumlicher Sicht prognostiziert.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • die nachträglich durchgeführten Untersuchungen zu Haselmaus, Tellerschnecke und Holzkäfer durch Spezialisten erbrachten aus unserer Sicht plausible Ergebnisse. <p>Nachdem trotz entsprechender Untersuchungen keine Nachweise der genannten Tierarten/-gruppen gelangen, kann dem Schluss zugestimmt werden, dass in diesem Raum keine Vorkommen existieren.</p>	<p>– entfällt –</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ständig wird behauptet, es gäbe keine zumutbaren Alternativen. Dies trifft aus unserer Sicht nicht zu. Die Parallelbrücke (Variante II = D2) hat nicht im entferntesten derartige Auswirkungen auf Arten und Lebensräume - ganz besonders, wenn man auch noch die Verhältnisse jenseits des Rheins berücksichtigt. 	<p>dies ist kein neuer Einwand; von Seiten des Vorhabenträgers wird dazu deshalb nicht erneut eine Stellungnahme abgegeben</p>

Neue Maßnahmen:	A3 schafft durch die Anlage von Gesteinsstrukturen weiteren Lebensraum für Mauereidechsen im Verbund mit dem derzeitigen Vorkommen an der Bahnlinie und kompensiert bei fachgerechter und rechtzeitiger Anlage die Eingriffe in bestehende Lebensstätten in geeigneter Weise. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch den Verkehr wird richtigerweise nicht erwartet, da sich die Eidechsen v.a. in den geeigneten Lebensräumen abseits der Straßen aufhalten.	– entfällt –
	A5 schafft für die beiden Höhlenbrüter Wendehals und Star - und weitere Höhlenbrüterarten - ausreichenden Ersatz für möglicherweise wegfallende Höhlen in Bäumen durch die Aufhängung und Wartung von passenden künstlichen Nisthöhlen (Nistkästen).	– entfällt –
	Dasselbe gilt für A9 Aufhängung von Nischen- und Halbhöhlen-Nistkästen für den Grauschnäpper.	– entfällt –
	Ebenso gilt dies für E5 Aufhängung von entsprechend geeigneten Nisthilfen für den Wendehals. All diese möglicherweise betroffenen Arten nehmen in der Regel geeignete künstliche Nisthilfen zur Brut an.	– entfällt –
	<p>Die rechtzeitige Mahd des Albufers S5 verhindert in der Tat vorübergehend mögliche Bruten des Teichhuhns in diesem Abschnitt, der nach Abschluss der Baumaßnahme wieder für Brutansiedlungen zur Verfügung stehen muss. Ebenso verhindert diese Maßnahme wie vorgesehen eine Eiablage des Nachtkerzenschwärmer. Dadurch werden allerdings entgegen der Angaben in den Formblättern Fortpflanzungsstätten beschädigt bzw. zeitlich befristet zerstört. Der Gutachter geht selbst richtigerweise davon aus, dass ein Ausweichen der betroffenen Vögel wegen der bestehenden dichten Besiedlung der Alb derzeit nicht möglich ist.</p> <p>Es wird erst durch die CEF-Maßnahme A8 „Naturnahe Umgestaltung der Alb“ eine noch dichtere Besiedlung und damit ein Ausweichen der Brutvögel des betroffenen Abschnittes ermöglicht. Nach</p>	<p>Die geplante Rheinbrücke nebst Anbindung (TK 6915) liegt nach der im Zuge der FFH-Berichtspflichten 2013 erstellten Karte des BfN außerhalb des Verbreitungsgebiets der Art. Der Nachtkerzenschwärmer ist somit bei den weiteren Planungen nicht mehr zu berücksichtigen.</p> <p>Quelle: „Kombinierte Vorkommens- und Verbreitungskarte der Pflanzen- und Tierarten der FFH-Richtlinie, 1076 <i>Proserpinus proserpina</i> (Nachtkerzenschwärmer)“ – (BfN [2013]: http://www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/themen/natura2000/Nat_Bericht_2013/Arten/schmetterlinge.pdf)</p>

	<p>der Bauzeit der Brücke steht dann auch der betroffene Abschnitt nach seiner Regeneration den Teichhühnern wieder als Brutraum zur Verfügung.</p> <p>Dies gilt im Wesentlichen auch für den Nachtkerzenschwärmer, der es noch etwas leichter mit dem Ausweichen auf benachbarte geeignete Lebensstätten hat, um seine Eier abzulegen.</p>	
	Wir gehen davon aus, dass durch die weiteren Maßnahmen eine Ausnahme für V5 ungefährdete Brutvögel mit Waldbindung nicht mehr erforderlich ist.	wird zur Kenntnis genommen
	Bei V21 Neuntöter stimmen wir mit dem Gutachter nicht in allen Punkten überein (näher hierzu s. unter Ziff. 3).	Siehe unten unter Ziffer 3.
<p>Zu „Vorausbemerkung zur überarbeiteten Fassung des Fachbeitrages Artenschutz“ (S. 3 f), sowie Kap. 1.2 Rechtliche Grundlagen</p>	<p>Richtigerweise wird hier auch auf das Freiberg-Urteil des BVerwG v. 14.7.11 Bezug genommen, das zum Zeitpunkt der damaligen Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde (30.6.11) noch nicht ergangen war. Allerdings scheint es nun so, als ob allein der Prüfungsmaßstab zum Tötungsverbot entsprechend des Freiberg-Urteils angepasst wurde.</p>	<p>Auch die Schädigungstatbestände gemäß § 44 Abs. 1, Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wurden dem Freiberg-Urteil angepasst. Sie werden in der aktuellen Version der saP individuenbezogen betrachtet.</p>
	<p>Auf die übrigen Kritikpunkte am Prüfungsmaßstab (siehe Kap. 1.4.1 und 1.4.2 der Stellungnahme der HNB vom 30.6.11) der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde hingegen nicht eingegangen. Deshalb wird gebeten, darzulegen, ob berücksichtigt wurde, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> – CEF-Maßnahmen für die konkret betroffenen Exemplare wirksam sein müssen (Individuenbezug! - Maßstab ist also nicht, ob die lokale Population unbeeinträchtigt bleibt) – lärmbedingte Revierverluste entsprechend der LANA-Hinweise nicht unter dem Störungsverbot (populationsbez. Beurteilungsmaßstab), sondern unter dem Schädigungsverbot (Verlust eines einzelnen Reviers löst bereits den Verbotstatbestand aus) abzuhandeln sind. <p>Z.B. die Abhandlung des Wendehalses (V 28), des Mäusebussards (V20) und des Grünspechts (V16) zeigen, dass lärmbedingte Revierverluste nach wie vor unter dem Störungsverbot</p>	<p>zu CEF-Maßnahmen</p> <p>Bei flugfähigen Arten (<u>Fledermäuse</u>, <u>Vögel</u>) wird davon ausgegangen, dass sie die als CEF-Maßnahmen beschriebenen Habitate auch finden und besiedeln können. Als Beispiel soll mit einem Blick über die Landesgrenze ins südliche Rheinland-Pfalz geschaut werden: Nach dem Orkan „Lothar“ im Dezember 1999 war die „Bienwald-Population“ des Neuntötters in der Lage, alle größeren, neu entstandenen Windwurfflächen innerhalb des Bienwald zu besiedeln. Bis ins Jahr 2005 war die Art innerhalb des Waldes weit verbreitet und häufig. 2014 – im Zuge der Bewirtschaftungsplanung für den Bienwald – ist die Zahl besiedelter Offenflächen innerhalb des Waldes sukzessionsbedingt auf einen Bruchteil zurückgegangen. Daraus kann geschlossen werden, dass neu entstandene Habitate von der Art schnell angenommen und besiedelt und bei Verschlechterung der Habitatqualität auch wieder geräumt werden. Fazit: Zumindest Fledermäuse und Vögel</p>

abgehandelt werden mit der Folge, dass bei Verneinung der Populationsrelevanz, die Verbotsprüfung negativ beendet wird (kein Verbotstatbestand erfüllt). Bei Abhandlung unter dem Schädigungsverbot entsprechend der LANA-Hinweise wäre der Nachweis zu führen, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist.

Hinsichtlich der Ausnahmebedürftigkeit von Umsiedlungen eingriffsbetroffener Amphibien oder Reptilien verweist der neue Artenschutzbeitrag auf die Auffassung von Gellermann (2012). Seitens des MLR wird jedoch die Auffassung vertreten, dass Umsiedlungen im Rahmen CEF-Maßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG zum Ausschluss des Tatbestands des § 44 Abs. 1 BNatSchG führen und keiner Ausnahme bedürfen (Schreiben des MLR vom 14.05.2013, Az. 62-8850.68, Frau Fink).

können im (weiteren) Umfeld neu entstandene Habitate zeitnah besiedeln, auch konkret betroffene Individuen. Die konkreten CEF-Maßnahmen Amphibien betreffend (Maßnahme A4) liegen so zentral in der ehemaligen Raffinerie-Erweiterungsfläche, so dass sie auch von wanderschwachen Schwanzlurchen erreicht werden können. Die weiter entfernt liegenden Gewässer-Landhabitat-Neuanlagen wurden bei den Amphibien daher auch nicht als CEF, sondern als FCE-Maßnahmen eingestuft. Daher wurde in der saP – bis auf Kreuz- und Wechselkröte, deren Landhabitate kaum und deren Laichhabitate überhaupt nicht betroffen sind – ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG festgestellt und eine Ausnahmeprüfung durchgeführt.

Bei den Reptilien sind Maßnahmen im Verbreitungsgebiet der Arten im direkten Umfeld der Hauptvorkommen vorgesehen: Maßnahmen A2, A3 und G1. Ausnahmetatbestände wurden auf Grund des Tötungsrisikos nach der Auffassung von GELLERMANN (2012) bejaht, nicht jedoch auf Grund des Schädigungs- oder Störungstatbestands. Nach neuerer Auffassung des MLR (nach Erstellung der saP) kann auf eine Ausnahme verzichtet werden, wenn Reptilien (bis auf sehr wenige Exemplare) abgefangen und umgesiedelt werden, zumindest wenn ein Wiedereinwandern ins Baufeld unterbunden wird (siehe auch HOFFMANN in Info-Brief Landschaftspflege 2014/1: 5).

zu lärmbedingte Revierverluste

Grünspecht und Mäusebussard: Der Grünspecht besitzt – sowohl im 12-, als auch im 25-Jahrestrend – eine deutlich zunehmende Tendenz, beim Mäusebussard zeigt der 12-Jahrestrend eine leichte Abnahme, der 25-Jahrestrend eine leichte Zunahme bei langfristig stabilem Trend (Vögel in Deutschland 2013). Beide Arten gelten sowohl landes- als auch bundesweit als ungefährdet. Durch die im direkten räumlichen Zusammenhang

durchgeführte Maßnahme A5
„Altholzentwicklung [...] im Bereich der
ehemaligen Raffinerie-
Erweiterungsfläche und an
Solitärgehölzen entlang der Alb“ bleibt
trotz Entnahme, Beschädigung oder
Zerstörung einzelner Nester bzw.
Bruthöhlen die ökologische Funktion der
betroffenen Fortpflanzungs- oder
Ruhestätten im räumlichen
Zusammenhang weiterhin gewährleistet.

Wendehals:

Als CEF-Maßnahme ist für den – nicht
alljährlich im Gebiet brütenden –
Wendehals das Aufhängen von
geeigneten Nistkästen in der ehemaligen
Raffinerie-Erweiterungsfläche und an
Solitärgehölzen entlang der Alb
vorgeschlagen (Maßnahme A5). Da der
Erfolg der CEF-Maßnahme aber nicht
mit „großer Sicherheit“ (vgl. GERHARD
et al. (2014), NuL 46 (11): 329-335)
vorhergesagt werden konnte, wurde
unter dem Störungstatbestand
vorsorglich davon ausgegangen, dass das
Revier in der ehemaligen Raffinerie-
Erweiterungsfläche nach dem Bau der B
10neu keinen Bestand haben wird. Daher
wurden in der saP Verbotstatbestände
nach § 44 BNatSchG bejaht. Da im Zuge
der Störungen auch die Fortpflanzungs-
und Ruhestätten betroffen sind, wäre
dies auch in Bezug auf die „Entnahme,
Beschädigung oder Zerstörung von
Fortpflanzungs- oder Ruhestätten,
Prüfung nach § 44 Abs. 1, Nr. 3
BNatSchG“ die Verletzung des
Schadigungsverbots zu bejahen
gewesen. Eine Änderung der
Einschätzung, dass ein Aus-
nahmetatbestand vorliegt, ändert sich
dadurch allerdings nicht. Ein
lärmbedingter Revierverlust liegt im Fall
des Wendehalses übrigens nicht vor, die
Art gilt gegenüber Straßenlärm als
unempfindlich (vgl. GARNIEL &
MIERWALD 2010).

Das **Schreiben des MLR** vom
14.05.2013, Az. 62-8850.68, Frau Fink,
war zum Zeitpunkt der Erstellung der
überarbeiteten saP noch nicht erstellt
(Dezember 2012).

<p>Zu Kap. 4.1. Maßnahmen zur Vermeidung:</p>	<p>Maßnahme G1:</p> <p>Die Maßnahmenbeschreibung ist wie folgt zu ergänzen: „Die Verwendung großer Baumschulware in sensiblen Bereichen zur Vermeidung betriebsbedingter Kollisionen bei Fledermäusen ist erforderlich. Die Querungshilfen müssen vor Inbetriebnahme der B10neu entwickelt und voll funktionsfähig sein.“</p> <p>Die Maßnahme ist außerdem unter Beachtung des Leitfadens „Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse - Ein Leitfaden für Straßenbauvorhaben im Freistaat Sachsen - 2008“ zu überprüfen und zu präzisieren bzw. zu optimieren.</p> <p>Die Annahmen zur Funktionsweise der Überflughilfen sind im Rahmen von Funktionskontrollen (Monitoring) entsprechend dem o.g. Leitfaden zu überprüfen - ggf. sind Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Ein entsprechendes Monitoring- und Risikomanagementkonzept ist vorzulegen und abzustimmen.</p>	<p>Stellungnahme Vorhabenträger:</p> <p>Die Maßnahmenbeschreibung kann wie vorgeschlagen ergänzt werden.</p> <p>Ein Monitoring- und Risikomanagementkonzept wird erarbeitet, wenn das Vorhaben grundsätzlich genehmigt ist.</p>
	<p>Maßnahme V2:</p> <p>Die Maßnahme ist wie folgt abzuändern: Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit von Vögeln und außerhalb der Sommernutzung durch Fledermäuse (d.h. Oktober bis März). Vorheriger Verschluss von zur Überwinterung von Fledermäusen geeigneten Baumhöhlen im Sept./Okt. (Zeitraum höchster Mobilität und geringster Habitatbindung - Verschiebungen je nach Witterung auf Basis der Einschätzung der ökologischen Baubegleitung) mittels „Ventil“ (Ausflug möglich, Einflug nicht möglich). Der genaue Zeitpunkt des Verschlusses ist von einer ökologischen Baubegleitung festzulegen.</p>	<p>Zum Zeitpunkt der Begutachtung gab es keine zur Überwinterung geeigneten Baumhöhlen! Es waren lediglich als Übergangsquartiere geeignete Spalten vorhanden.</p> <p>Da die Bäume aber bis zur Realisierung der Maßnahme älter werden, würde es akzeptiert, wenn die Planfeststellungsbehörde die geforderte Maßnahme (Verschluss von zur Überwinterung von Fledermäusen geeigneten Baumhöhlen im Sept./Okt.) vorsorglich als Nebenbestimmung aufnimmt.</p>
<p>Zu Kap. 5.1.2 Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, einzelartbezogene Beurteilungen</p>	<p>T1 Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling</p> <p>Als Beurteilungsmaßstab für die Signifikanz betriebsbedingter Tötungen wird hier fälschlicherweise die lokale Population herangezogen.</p>	<p>Im Grundlagenwerk „Die Tagfalter der Pfalz“ schreiben SCHULTE et al. (2007: 326): „Die oft kleinflächigen Habitate werden freiwillig so gut wie nie verlassen. Nur wenn nach erfolgter Mahd den fliegenden oder frisch schlüpfenden Faltern kein blühender Wiesenknopf zur Verfügung steht, werden sie zum Abwandern gezwungen</p>

		<p>oder sie werden bei starken Wind aufgescheucht und aus dem Habitat verdriftet. Dann kann man sie selten einmal auch an Stellen ohne Wiesenknopf antreffen.“ Durch die – nach Aussage der Stadt Karlsruhe zwischenzeitlich bereits umgesetzte – Maßnahme A7 ist sichergestellt, dass den Faltern während ihrer Flugzeit blühender Wiesenknopf zur Verfügung steht. Da der Deich „nirgendwo“ hinführt, ist er auch so gut wie nicht begangen, sodass ein Aufscheuchen der Falter bei starkem Wind ebenfalls nicht befürchtet werden muss. Daher besteht für diese kein Grund zur Abwanderung vom besiedelten Deichabschnitt und somit auch kein „signifikant“ erhöhtes Tötungsrisiko. Zufliegende Falter werden ebenfalls nicht erwartet, da weit und breit kein besiedeltes Habitat vorhanden ist.</p>
Zu Kap. 5.2 Europäische Vogelarten	<p>Die Nichtberücksichtigung von Neozoen (Jagdfasan, Kanadagans, Mandarinente und Nilgans) ist rechtlich nicht begründet. Sie unterliegen als europäische Vogelarten (in Europa natürlich vorkommende Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie) dem gleichen Schutzregime, wenn es ihnen gelingt, sich dauerhaft und ohne weiteres menschliches Zutun in der natürlichen Umwelt zu etablieren, was bei den genannten Arten der Fall ist (vgl. Gellermann/ Schreiber 2007 „Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen in staatlichen Planungs- und Zulassungsverfahren, S. 35).</p>	<p>Der Einwand ist begründet. Neozoen wie Jagdfasan, Kanadagans oder Mandarinente sollten in der Gilde der „ungefährdeten Vogelarten mit Gewässerbindung“ mit berücksichtigt werden. An der Einschätzung ändert sich dadurch allerdings nichts.</p> <p>Die Nilgans zählt übrigens zu den 15 Neozoen-Arten, die „nach Auffassung der Europäischen Kommission als in der EU eingebürgert anzusehen. Sie gelten damit aber nicht als ‚europäische‘ Arten im Sinne der Vogelschutzrichtlinie und somit auch nicht als ‚besonders geschützt‘ gemäß BNatSchG“ (BfN [2014]: Artenschutzbestimmungen der Vogelschutzrichtlinie, siehe auch European Commission Environment [2014]: List of Bird Species introduced in the European Territory of the Member States with an established breeding population).</p>
	<p>Die Argumentation „Da es sich in diesem Bereich lediglich um den Ausbau vorhandener Straßen handelt, ist jedoch von einer signifikanten Erhöhung des betriebsbedingten Kollisionsrisikos der Individuen nicht auszugehen“ (die z.B. in V2, V3, V5, V6, V7, V9, V11, V12, V15, V16, V 20, V21, V23, V24, V25, V2, herangezogen wird), ist nicht plausibel</p>	<p>Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens ist durch den Neubau der B 10neu nicht prognostiziert, sondern es kommt zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen weg von der B 10alt auf die B 10neu. Insofern erhöht sich bei Vogelarten mit großen Aktionsradien wie Schwarzmilan oder Weißstorch das Kollisionsrisiko –</p>

<p>und widerspricht auch der eigenen Argumentation des Artenschutzbeitrages auf S. 11, wo es heißt: „Durch die zunehmende Verkehrsbelastung und die Ausweitung des Verkehrsraums entstehen zusätzliche visuelle Störreize, ... und die Gefahr von Tierverlusten durch Kollision steigt.“</p> <p>Mit dem Ausbau vorhandener Straßen erhöht sich auch die Verkehrsdichte. Eine höhere Verkehrsdichte führt unter Umständen zu einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko. Abgesehen davon führt das OVG Sachsen-Anhalt aus, dass ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko nicht schon deshalb verneint werden kann, weil bei der Planung der bestehenden Straße möglicherweise versäumt wurde, Vermeidungsmaßnahmen zu treffen, um ein bestehendes Tötungsrisiko zu verringern. Denn es sei maßgeblich, ob das Risiko kollisionsbedingter Verluste unter der Gefahrenschwelle in einem Bereich bleibt, der im Naturraum immer gegeben ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (Urteil vom 19.01.2012, 2 L 124/09, Rn. 101). Eine Vorbelastung des Raumes durch bestehende Straßen kann deshalb aus Sicht der höheren Naturschutzbehörde nicht dazu führen, vorhabensbedingte Individuenverluste zu relativieren.</p> <p>Insbesondere Weißstorch (V3) und Schwarzmilan (V23) stellen empfindliche Schutzgüter dar, und es ist Aufgabe der Rechtsnorminterpretation und -umsetzung, naturschutzfachlich relevante Mortalitätsrisiken von naturschutzfachlich weniger bedeutsamen Individuenverlusten zu unterscheiden. Je empfindlicher das Schutzgut, desto weniger Risiko erscheint hinnehmbar. Insofern ist die Empfindlichkeit einer Art gegenüber zusätzlichen anthropogenen Individuenverlusten auch ein Indiz dafür, ob ggf. bereits auch ein nur geringfügig gesteigertes Mortalitätsrisiko als signifikante Risikoerhöhung zu werten sein könnte. In der Studie „Übergeordnete Kriterien zur Bewertung der Mortalität</p>	<p>wenn überhaupt – nur geringfügig und nicht „signifikant“. Störreize entstehen ohne Frage, und auch die Gefahr von Tierverlusten durch Kollisionen steigt ohne flankierende Maßnahmen – insbesondere für nicht fliegende Arten. Zur Verringerung des Kollisionsrisikos von Vögeln werden straßenbegleitend Hecken gepflanzt, die als Überflughilfe fungieren. Es wird prognostiziert, dass dies auch für die meisten Arten funktioniert. Eine Ausnahme können ungefährdete Vogelarten darstellen, die dazu neigen, niedrig in Hecken einzufliegen, z. B. Amsel, Heckenbraunelle oder auch Rotkehlchen.</p> <p>Der <u>Weißstorch</u> wurde an zwei Termin festgestellt: „1 Exemplar Nahrung suchend am 13.3.2007“ sowie „2 Exemplare am 3. Juni 2007 auf der Wiese nordwestlich des Ölkreuzes nach Nahrungssuche nach Südsüdost abfliegend“. Die Art wurde daraufhin im Faunabericht als „unregelmäßiger Nahrungsgast“ eingestuft. Der derzeit nur von Grünland gebildete Straßenrand wird durch Gehölzpflanzungen eingegrünt (siehe „12.2_Maßnahmen Blatt 3“ der Planunterlagen), die als Überflughilfe fungieren. Insofern ist eine „signifikante“ Erhöhung des Tötungsrisikos für den Weißstorch nicht erkennbar.</p> <p>Der <u>Schwarzmilan</u> brütet seit Jahren am Albufer direkt südlich des Ölkreuzes. Jagende Schwarzmilane sind regelmäßig über der Südtangente und auch im Umfeld des Wörther Kreuzes jagend zu beobachten und scannen viel befahrene Straßen regelmäßig und gezielt nach Verkehrsoptionen ab. Insofern wird nicht davon ausgegangen, dass bei dieser Art ein „signifikant“ erhöhtes Tötungsrisiko durch den Ausbau der ESSO- und der DEA-Scholven-Straße entsteht. Sind auf dieser Straße (aktuell) zu wenig Verkehrsoptionen vorhanden, weicht der Schwarzmilan auf die B 10alt/A 65 aus. Die Bestände des Schwarzmilans in Deutschland sind in Zunahme begriffen, im 12-Jahrestrend eine leichte Zunahme, im 25-Jahrestrend eine Zunahme von > 1 % pro Jahr (Vögel in Deutschland</p>
---	--

	<p>wildlebender Tiere im Rahmen von Projekten und Eingriffen - unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Brutvogelarten - Stand 01.12.2012 - Dipl. Biol. Dr. Volker Dierschke, Dipl. Ing. Dirk Bernotat“ wurde die Bedeutung von Individuenverlusten des Weißstorches und des Schwarzmilans als „hoch“ klassifiziert (bei einer 6-stufigen Klassifizierung von „sehr hoch“ - „hoch“ - „mittel“ - „mäßig“ - „gering“ - „sehr gering“). Insofern zählen diese beiden Arten zu jenen sensiblen Arten, bei denen es nahe liegt, dass sogar „schon Verluste weniger Individuen naturschutzfachlich kritisch und planungsrelevant sind“ (a.a.O. S. 47), zumal wenn sie wiederkehrend erfolgen. Es wird daher aus Sicht der Höheren Naturschutzbehörde erforderlich, die entsprechenden straßennahen Nahrungs- und Bruthabitate nach dem Bau der B10neu hinsichtlich ihrer Nutzung zu beobachten und ggf. Vermeidungsmaßnahmen insbesondere hinsichtlich des Weißstorches und des Schwarzmilans zu ergreifen.</p>	<p>2013:33). In Baden-Württemberg gehört der Schwarzmilan zur Gruppe der Vogelarten, für welche im 25jährigen Betrachtungszeitraum von 1980 bis 2004 eine Zunahme zwischen 20 und 50 % registriert wurde (HÖLZINGER et al. 2007). Die Zunahme erfolgte trotz in diesem Zeitraum stark angestiegenen Verkehrsaufkommens und ist wohl eher auf den Rückgang des Jagddrucks zurückzuführen. Zwischenzeitlich gilt die Art landes- als auch bundesweit als „ungefährdet“. Das Gutachten von DIERSCHKE & BERNOTAT (2012) war zum Zeitpunkt der Abfassung der saP noch nicht veröffentlicht. Bei der ‚gefährlichen‘ Lebensweise des Schwarzmilans mit seiner Neigung, stark befahrene Straßen aktiv aufzusuchen, scheinen Verkehrsverluste einzelner Individuen zumindest nicht so kritisch zu sein, als dass die Art nicht trotz Zunahme des Verkehrs in den zurück liegenden 25 Jahren ebenfalls stark zugenommen hätte.</p> <p>Dem Vorschlag der HNB, die entsprechenden straßennahen Nahrungs- und Bruthabitate nach dem Bau der B10neu hinsichtlich ihrer Nutzung zu beobachten und ggf. Vermeidungsmaßnahmen insbesondere hinsichtlich des Weißstorches und des Schwarzmilans zu ergreifen, kann vorsorglich entsprochen werden.</p>
--	--	--

3. Ergänzende Aspekte nach dem Erörterungstermin

Signifikant erhöhtes Tötungsrisiko	<p>Abgeleitet wurde dies aus populationsbiologischen Parametern (Alttiermortalität, Lebensalter, Alter bei Eintritt in die Reproduktion, Reproduktionspotenzial, Reproduktionsrate, nationale Bestandsgröße, nationaler Bestandstrend) und aus naturschutzfachlichen Bewertungskriterien zur Einstufung der Bedeutung der Art (Einstufung nationale Rote Liste, Gefährdung in den Bundesländern nach Roter Liste, Nationale Verantwortlichkeit, Gefährdung in Europa). Beim Ausbau von Straßen allgemein muss sicherlich nicht automatisch von einem signifikant höheren Tötungsrisiko für Vögel</p>	<p>Zu Schwarzmilan siehe Ausführungen oben unter „2.5 Zu Kap. 5.2 Europäische Vogelarten“. Die dort gemachten Aussagen gelten analog auch für dem Mäusebussard.</p> <p>Ein „signifikant“ erhöhtes Kollisionsrisiko für den Neuntöter im Bereich des „Straßengewirrs“ der komplexen Anbindung der Dea-Scholven-/Esso-/Raffineriestraße an die B 10neu wird nicht gesehen. Nach den Erfahrungen des Avifauna-Gutachters (Tom Schulte) aus anderen Straßenbauprojekten in Baden-Württemberg sowie aus sonstigen Beobachtungen meidet der Neuntöter stark befahrene Straßen generell. Noch</p>
------------------------------------	--	--

	<p>ausgegangen werden. Die Einschätzung hierzu hängt stark vom Einzelfall ab. Entscheidend sind die Verkehrsentwicklung und die betroffenen Vogelarten. Hier haben wir in dem betroffenen Raum eine deutliche Erhöhung der Verkehrsdichte zu erwarten. Dadurch erhöht sich auch das Kollisionsrisiko für Vögel mit trassennahen Revieren ganz erheblich. Besonders gefährdet sind Mäusebussard (V20) und Schwarzmilan (V23) aufgrund ihrer Eigenheit, auch Aas zu fressen, das sie in Form überfahrender oder kollidierter Tiere auf Straßen finden, wie auch in den Maßnahmenblättern beschrieben. Aber auch für trassennah brütende Vögel anderer Arten, die Straßen überfliegen, wird sich das Kollisionsrisiko erhöhen.</p> <p>Eine dieser Arten hier ist der Neuntöter (V21), dessen festgestelltes Brutrevier durch die Planung tangiert wird. Sollte die Art dieses Brutrevier trotz Störungen beibehalten oder nach einer evtl. Fertigstellung der Straße wieder beziehen, unterliegen diese Vögel einem erhöhten Kollisionsrisiko, zumindest so lange, bis das Straßenbegleitgrün entsprechend dicht und hoch ist, dass es vom Neuntöter gemieden wird. Sollten sich straßennah offene (Böschungs-)Flächen im Revier befinden, könnten die Neuntöter auch hier ihre Nahrung - Insekten aller Art - suchen, dabei einen Teil des „Straßengewirrs“ im Bereich der komplexen Anbindung Dea-Scholven-/Esso-/Raffineriestraße an die neue B 10 überfliegen und erst recht einem erhöhten Kollisionsrisiko ausgesetzt sein. Schon deshalb wäre eine möglichst vollständige Bepflanzung der Nebenflächen innerhalb dieses Knotens angezeigt.</p>	<p>nie wurden – was zumindest die Männchen gerne tun – ansitzende Neuntöter im Straßenbegleitgrün viel befahrener Straßen angetroffen. Darüber hinaus befindet sich der Großteil der Nebenflächen innerhalb des Knotens im direkten Umfeld eines Verkehrskreisels. Deshalb ist in diesem Bereich nur von einem sehr langsamen Verkehrsfluss auszugehen. „Signifikant“ erhöhte Verkehrsverluste von Vögeln werden daher in diesem Bereich nicht erwartet. Eine noch stärkere Bepflanzung der Versickerungsflächen mit Gehölzen, als sowieso bereits vorgesehen, erscheint aus Sicht des Vorhabensträgers daher nicht zwingend notwendig.</p>
<p>Sondergutachten Vögel im Straßenverkehr</p>	<p>Im Erörterungstermin wurde angesprochen, dass nach dem Sondergutachten „Vögel im Straßenverkehr“ ein Problem beim Szenario „Vollsperrung der bestehenden Brücke“ besteht. Dies muss noch aufgearbeitet werden.</p>	<p>Die verkehrlichen Darlegungen zum Planfall 2 (Brückensanierung) dienen dem Nachweis, dass bei einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke der wesentliche Teil des den Rhein querenden Verkehrs über die 2. Rheinbrücke abgewickelt werden kann. Die Brückensperrung ist ein temporärer Vorgang, dessen Zeitdauer heute noch nicht abgeschätzt werden</p>

		<p>kann. Danach treten die Verhältnisse wieder ein, die in der Auswirkungsprognose berücksichtigt sind. Aus Sicht des Baulastträgers kann die temporäre Mehrbelastung nicht als Maßstab für die Zulässigkeit des Vorhabens dienen.</p>
Wildkatze	<p>Bisher völlig unberücksichtigt bei den artenschutzfachlichen und -rechtlichen Betrachtungen blieb die Wildkatze, die im Raum Karlsruhe seit einigen Jahren nachgewiesenermaßen vorkommt (angesprochen im Planerörterungstermin durch Vertreter des BUND und LNV). Über aktuelle Daten verfügen v.a. die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt in Freiburg, die LUBW sowie der BUND Regionalverband Karlsruhe (siehe dazu auch http://www.bund-bawue.de/themenprojekte/artenschutz/wildkatze/aktuell/wildkatzen-nachweise-in-baden-wuerttemberg/). Außerdem gibt es ein Wildkatzen-Gutachten, das im Rahmen der Planung des Rheinhochwasser-Rückhalteraaumes Bellenkopf/Rappenwört erstellt wurde</p> <p>Die Wildkatze als hochgradig gefährdete Art fasst gerade wieder Fuß in Baden-Württemberg. Aus der Oberrheinebene gibt es inzwischen zahlreiche sichere Nachweise von Wildkatzen. Aus dem Raum südlich Rastatt liegt auch ein Reproduktionsnachweis vor. Dies bedeutet bei dem heimlichen, nachtaktiven und damit nicht leicht nachweisbaren Wildtier, dass unser Raum inzwischen eine hohe Bedeutung für die Art hat.</p>	<p>Die bestehende Südtangente (B 10alt) stellt für die Wildkatze eine sehr wirksame, kaum überwindbare Barriere dar. Der im Planungsraum gelegene Bereich mit Papierfabrik und Raffinerie ist für die Wildkatze unbewohnbar und auch ein Durchwandern dieser Industrieflächen durch die Wildkatze ist auf Grund der dort vorhandenen Offenlandstrukturen extrem unwahrscheinlich bzw. ausgeschlossen. Der schmale Gehölzgürtel entlang des Rheins und der kleine Waldbereich beidseits der DEA-Scholven-Straße in und im Umfeld der ehemaligen Raffinerie-Erweiterungsfläche ist als Lebensraum für die Art mit sehr hohen Raunanspruch viel zu klein, als dass hier eine dauerhafte Besiedlung stattfinden könnte. Somit ist eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nicht gegeben.</p> <p>Nicht völlig auszuschließen ist hingegen, dass Rhein oder Alb als Wanderleitlinie für Interhabitatswanderungen genutzt werden. Diese Leitlinienwirkung wird durch die Industrieflächen im Gebiet (Papierfabrik, Raffinerie) noch befördert (siehe oben). Sowohl im Bereich der bestehenden Rheinbrücke, als auch im Bereich der Albunterquerung bestehen für Wildkatzen theoretische Möglichkeiten, die B 10alt relativ gefahrlos zu unterqueren. Wenn sie dieser Leitlinie folgen – was sie auch müssen, da die Industrieflächen nicht begangen werden – finden sie auch an der B 10neu Unterquerungsmöglichkeiten entlang von Rhein und Alb. Eine „signifikante“ Erhöhung des Tötungsrisikos wird daher nicht gesehen.</p> <p>Da das Umfeld der geplanten Maßnahme keinen geeigneten Lebensraum für die Wildkatze darstellt und der Bereich höchstens sporadisch durchwandert</p>

		werden dürfte, ist auch das Störungsverbot des § 44 BNatSchG nicht einschlägig.
Artenschutzfachliche Gesamtbetrachtung	<p>Eine Trennung in zwei Planungsabschnitte darf nicht dazu führen, den Blick auf die gesamte Trasse und ihre Problematik zu verlieren. Der eigentliche Schwerpunkt der Eingriffe liegt eindeutig auf pfälzischem Gebiet in den dortigen drei Natura2000-Gebieten (1 FFH-, 2 Vogelschutzgebiete). Dazu exemplarisch die folgenden kurzen Ausführungen.</p> <p>Vor allem die Reste der Auenlandschaft, die gerade im Bereich Wörth bereits in der Vergangenheit durch Siedlung und Verkehr überproportional in Anspruch genommen wurde, haben eine sehr hohe Bedeutung als Lebensraum, wie im Ergebnis der Untersuchungen festgestellt wurde (Zitat aus der „Allgemeinverständlichen Zusammenfassung“ des Landes-betriebs Mobilität nach § 6 UVPG): „... In diesem Lebensraum wurden beispielsweise die Vogelarten Zwergdommel, Purpur-reiher, Krickente, Drossel- und Schilfrohrsänger sowie die Libellenarten Zweifleck und Zierliche Moosjungfer erfasst. Darüber hinaus sind die Auenbereiche durch eine artenreiche Fledermausfauna sowie individuenstarke Amphibienvorkommen gekennzeichnet...“. Als Beispiel: Die genannten Vogelarten sind von zentraler Bedeutung für die Erhaltungsziele der Vogelschutzgebiete, sie gelten als bundesweit gefährdet bis vom Aussterben bedroht und haben nur wenige Vorkommen in der Oberrheinebene, gleichzeitig aber einen Verbreitungsschwerpunkt für Deutschland. Die Purpureiherkolonie bei Wörth galt mit bis zu 4 Paaren bereits zu Zeiten der Untersuchung als mindestens landesweit bedeutend, sie hat sich in den letzten Jahren mit bis zu 10 Brutpaaren zur einem der bedeutendsten Brutvorkommen in Deutschland entwickelt. Dieser Bedeutung wird nicht ausreichend Rechnung getragen. Schon die Daten-grundlage ist inzwischen veraltet und damit die Kompensation durch die daraus entwickelten Maßnahmen fragwürdig, da sich die Betroffenheit wohl deutlich verschärft hat.</p>	zum Einwand "fehlende Alternativenprüfung" wird von Seiten des Vorhabenträgers nicht erneut eine Stellungnahme abgegeben.

Aber die Maßnahmen waren auch schon zum damaligen Zeitpunkt für eine Kompensation - soweit eine solche für eine so große Brutkolonie von Purpurreihern überhaupt für möglich gehalten wird - zeitlich und wohl auch räumlich ungenügend. CEF-Maßnahmen - in unserem Beispiel hier:

Neuanlage von Röhrichtflächen an neu angelegten Wasser-flächen - werden wohl kaum in vollem Umfang Ersatz bieten können, wenn die beanspruchten Flächen durch die Bauausführung verschwinden, schon weil eine ausreichende Entwicklungszeit wohl nicht zur Verfügung steht. Dazu ein bezeichnendes Zitat aus der artenschutzrechtlichen Betrachtung (wobei der letzte Satz besondere Beachtung verdient): „... Im Ergebnis zeigt sich, dass – aufgrund der umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen – ein umfangreicher Biotopersatz geplant ist. Trotzdem kann bei manchen Tierarten nicht sicher vorhergesagt werden, ob durch die geplanten Biotopentwicklungsmaßnahmen die Ansiedlung der Art auf den neu angelegten Flächen erfolgreich verläuft, da sich manche Arten durch ein hohes Maß an Standorttreue oder Störungsempfindlichkeit auszeichnen. Durch die vorgesehenen Biotopentwicklungsmaßnahmen werden die ursächlichen Folgen des Eingriffs für die betroffenen Tierarten jedoch soweit vermieden bzw. aufgehoben, dass das Projekt zulässig ist.“

Das artenschutzrechtliche Gutachten kommt selbst im Falle der Zerstörung eines und der Störung zweier Brutplätze der Purpurreiher zum Ergebnis, dass dies ausgeglichen wird.

Entsprechend verläuft auch die darauf aufbauende artenschutzrechtliche Prüfung.

Die Eingriffe der geplanten Trassenvariante wären schon im baden-württembergischen Teil von beachtlichen Ausmaßen. Betrachtet man auch die Beeinträchtigungen auf dem rheinland-pfälzischen Teil der Trasse, wird deutlich, dass an die Alternativenprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ein hoher Maßstab angelegt werden muss