

# Ein beispielhaftes Projekt? – Der Bund Naturschutz und Ulm–Augsburg

*Linienförmige Infrastruktur wie Straßen oder Gleise sind eine Zumutung für viele Tierarten. Sie zerschneiden Wanderkorridore, Lebensräume und Brutplätze. Trotzdem brauchen wir sie, die Infrastruktur. Ein Gespräch mit Thomas Frey, Regionalreferent des Bund Naturschutzes über den Sinn von Umsiedelungen, worüber er sich mit dem Bauernverband einig ist und welche seiner eigenen Forderungen er heute nicht mehr gut findet.*

## **Intro**

Da hat Deutschland bisher versagt... Der Supergau der Zerschneidung... Kurz vorm Aussterben in Bayern.

## **Andrea Morgenstern**

Neue Infrastruktur bedeutet auch immer einen Eingriff in die Natur und damit in das Leben von Menschen und Tieren. Das lässt sich nicht vermeiden, aber minimieren. Deswegen gehen wir in den Dialog mit denen, die sich täglich für Umweltschutz einsetzen, um gemeinsam eine Lösung zu finden. Heute sprechen wir mit Thomas Frey, Regionalreferent für Schwaben beim Bund Naturschutz. Hallo Herr Frey.

## **Thomas Frey**

Ja, hallo zusammen, herzlichen Dank für die Einladung.

## **Andrea Morgenstern**

Danke fürs Vorbeikommen. Ihr Verband, der Bund Naturschutz, setzt sich für weniger Straßenneubau ein und eine Sanierung des Schienennetzes. Was ist mit dem Neubau von Schienen?

## **Thomas Frey**

Also grundsätzlich ist es, glaube ich, so, dass wir mit der Sanierung des Schienennetzes, wie man auch in der aktuellen bundespolitischen Debatte sieht, schon eine sehr große Herausforderung haben. Und ein gutes, funktionsfähiges und für die Fahrgäste und den Güterkunden auch stabiles Infrastruktur-Bahnnetz ist, glaube ich, die Basis. Wir erleben aber natürlich auch, wenn wir unsere Verkehrswende-Ziele sehen, die ja wirklich aus Klimaschutz und auch aus Natur- und Artenschutzgründen notwendig sind, dass es unumgänglich ist, dass wir mehr Verkehr, Personenverkehr, Güterverkehr auf die Bahn verlagern.

Und es ist auch klar, dass das jetzige Netz das nicht mehr verkraftet. Insofern werden wir in Deutschland um einen Aus- und Neubau von Bahninfrastruktur nicht herumkommen. Und wir müssen uns halt anschauen, wo mit welchem Mitteleinsatz am meisten möglich ist. Und wir haben uns ja die Achse Ulm–Augsburg vor vielen Jahren auch als Bund Naturschutz angeschaut, auch wirklich mit unseren ganzen Gruppen vor Ort zwischen Ulm und Augsburg und uns auch angeschaut wie ist die Betriebsqualität

heute und sind dann zu dem Schluss gekommen, dass es absolut sinnvoll und notwendig ist, wenn wir mehr Verkehr auf die Bahn verlagern wollen, hier auch zwei neue Gleise zu bauen.

### **Theresa Wiesmeier**

Ist so ein Neu- oder Ausbau einer Eisenbahnstrecke ein Problem für die Artenvielfalt?

### **Thomas Frey**

Also grundsätzlich ist es natürlich so, dass jedes neue Infrastrukturprojekt, also gerade linienförmige Infrastrukturprojekte, Auswirkungen auf Natur und Artenschutz haben. Wir sind eines der zerschnittensten und zersiedeltsten Länder der Welt. Und ein wesentlicher Grund für den ständig stattfindenden Rückgang von Arten und auch von Lebensräumen ist einfach, dass wir so zerschnitten sind. Zum einen, dass die Lebensräume nicht mehr miteinander vernetzt sind. Die Arten sich nicht mehr, wenn sie an einer Stelle mal Probleme haben, wieder ausbreiten können und dann einfach der Lebensraumverlust an sich. Und wir können es uns eigentlich überhaupt nicht mehr leisten, da neue Zerschneidungen, neuen Lebensraumverlust zuzulassen. Und deswegen ist es natürlich grundsätzlich ein Problem aus dem Natur- und Artenschutz heraus. Auf der anderen Seite haben wir natürlich unsere Klimaschutzziele. Wir erleben es jetzt grad wieder, die Naturkatastrophen, die wir dieses Jahr erlebt haben. Wir müssen weltweit – und da sollte Deutschland auch Vorreiter sein – müssen wir weiterkommen, unsere Klimaziele umzusetzen. Und der Verkehrssektor, muss man ganz klar sagen, ist der, wo bisher keinen Beitrag gebracht hat, da hat Deutschland bisher versagt. Und da müssen wir weiterkommen, müssen Verkehr auf die Bahn verlagern. Und deswegen muss man da natürlich in einem gewissen Rahmen auch Kompromisse eingehen und wenn wir dann neu- oder ausbauen in der Bahninfrastruktur halt Lösungen finden, die die Eingriffe minimieren.

### **Theresa Wiesmeier**

Ja, wir können es leider nicht immer hundertprozentig verhindern, dass eine Bahnstrecke Gebiete durchquert, in denen geschützte Arten leben. Eine Möglichkeit ist es, diese umzusiedeln, also in ein anderes Revier zu bringen, was allerdings ziemlich teuer und aufwendig ist. Lohnt es sich trotzdem?

### **Thomas Frey**

Und auch meistens nicht funktioniert, muss man auch ganz ehrlich sagen. Das mag bei Zauneidechsen funktionieren, aber um die geht es nicht im Kern. Also uns geht's ja um die Arten, die also hochspezialisierte Lebensraumansprüche haben und da funktioniert Umsiedeln oder Ausgleich nur in begrenztem Maße. Und deswegen freuen wir uns jetzt, dass bei der Trassenentscheidung schon auch auf wichtige Arten Rücksicht genommen wurde. Ein Beispiel ist jetzt das Pfuhler Ried, was noch ein Wiesenbrüter-Lebensraum ist. Ist leider vor ein paar Jahren aus dem Straßenbau raus mit der B10 total zerschnitten worden. Das hat uns extrem wehgetan. Seitdem sind die Bestände von Kiebitz und Feldlerche und Co. auch deutlich zurückgegangen da. Aber wir sind jetzt sehr, sehr froh, dass sich im Trassenfindungsverfahren eine Lösung gefunden hat, im Landkreis Neu-Ulm die Bestandstrecke auszubauen. Das schont einfach solche hochspezialisierten Arten.

### **Andrea Morgenstern**

Haben Sie ein Beispiel für Arten, die man eben nicht so einfach umsiedeln kann? Oder sind es die genannten aus dem Pfuhler Ried zum Beispiel?

### **Thomas Frey**

Also das sind zum Beispiel die Wiesenbrüter-Arten, wie ein Kiebitz. Die haben eine extreme Brutplatztreue über Generationen. Man kann da schon Ausgleichsflächen an-

bieten, aber das funktioniert manchmal, manchmal auch nicht. Die haben so hochkomplexe Lebensraumansprüche, da ist es extrem schwierig. Und wir haben auch andere Lebensräume im Bereich der Bahntrasse oder zwischen Ulm und Augsburg, die ich nicht einfach irgendwie umsetzen kann.

Also wir haben zum Beispiel im Bereich Dinkelscherben, die Hädener Moore, das sind die nördlichsten Hochmoore, die wir in Schwaben oder sogar vielleicht in Bayern haben. Und ein Hochmoor, das ist über Jahrtausende gewachsen. Das kann kein Projektteam einfach umsetzen, das funktioniert einfach nicht. Da ist wahnsinnig viel Kohlenstoff gespeichert drin in diesen wirklich metertiefen Torflagerschichten. Es sind auch wieder ganz spezialisierte Arten, die da vorkommen. Sowas kann ich nicht umsetzen. Deswegen ist es essenziell bei der Planung auf solche Lebensräume, solche Biotop-Typen Rücksicht zu nehmen. Und ich find, das ist in dem Fall jetzt weitgehend sehr gut gelaufen und wurde berücksichtigt. In vielen anderen Verfahren, muss ich auch ganz ehrlich sagen, also grad Straßenbauverfahren, funktioniert das leider nicht.

### **Andrea Morgenstern**

Stichwort Vernetzung von Lebensräumen und auch Straßenbau. Sie sagen es schon. Sie und viele andere haben sich für eine Bündelung der Eisenbahn mit der Autobahn ausgesprochen. Jetzt ist es ja schon so, dass die Autobahn eine nennenswerte Barriere für Tiere darstellt. Wenn jetzt noch eine Eisenbahn daneben kommt, ist es für viele Arten noch schwerer, diesen Korridor zu queren. Warum war Ihnen jetzt die Bündelung dennoch wichtig?

### **Thomas Frey**

Also Sie haben es ja schon gesagt, eine Autobahn ist praktisch eigentlich der Supergau der Zerschneidung. Also da kommt nichts mehr rüber. Also das gilt sowohl für Fluginsekten als auch für laufende Insekten. Das gilt für Säugetiere. Bei Vögeln ist es vielleicht bisschen anders, aber auch für Fledermäuse, die sind da hochgefährdet. Also das gilt eigentlich für alle Tierarten. Eine Autobahn und grad eine sechsspurige ausgebaute ist eine so wahnsinnige Barriere, dass da wirklich kaum mehr was zu retten ist. Deswegen war für uns klar, wenn, dann im Bereich Günzburg und Augsburg an der Autobahn entlang, da kann man nicht mehr so viel kaputt machen, da ist schon zu viel kaputt. Insofern war es eigentlich die absolut sinnvolle Trassenwahl.

### **Andrea Morgenstern**

Sie haben es auch schon angesprochen. Es gibt das Instrument der Kompensation. Wer einen Eingriff in die Umwelt verursacht, muss diesen eben auch ausgleichen. Was halten Sie denn generell von solchen Maßnahmen?

### **Thomas Frey**

Also grundsätzlich ist es natürlich ein Notnagel, aber ein natürlich notwendiger Notnagel. Also wenn wir uns anschauen, was wir für einen Flächenverbrauch in Deutschland und in Bayern haben: überall wird neu gebaut, überall werden auch bestehende Biotope, Lebensräume durch die Nutzung unterschiedlichster Art, also von der landwirtschaftlichen Nutzung über Freizeitnutzung, erleben wir immer noch eine Degeneration unserer wertvollen Lebensräume.

Es ist meistens so, dass halt Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden. Manchmal bei manchen Artengruppen, Biotoptypen, also, die vor allem menschengemacht sind, die sekundär angelegt wurden, da kann's funktionieren. Aber es ist leider so, dass, wie ich vorher schon gesagt habe, für hochspezialisierte Arten, die ganz bestimmte Biotop-Typen brauchen, die oft jahrelang oder bis zu Jahrzehnte lang ihren Lebensraum oder Jahrhunderte, Jahrtausende, Lebensraumtraditionen in bestimmten Biotopen haben, da kann ich einfach nichts umsiedeln. Und da gibt es halt einfach auch bestimmte Indikatorarten, die das anzeigen. Kompensation ist schon schön und notwendig und bringt auch für manche was, aber ganz deutlich gesagt: das entbindet nicht, die

Primärlebensräume zu schützen. Es entbindet nicht die Planung, Primärlebensräume zu schützen und das steht immer an allererster Stelle.

### **Andrea Morgenstern**

Wir sollen und wollen ja auch so nah wie möglich am Eingriffsort ausgleichen. Gibt es denn genug Ausgleichsflächen in Bayerisch Schwaben?

### **Thomas Frey**

Also das ist zum Glück nicht mein Problem. Der Flächenkampf ist natürlich groß und ich verstehe natürlich auch jeden Landwirt, der sagt „wir brauchen landwirtschaftliche Anbauflächen“. Und wir als Bund Naturschutz würden uns ja auch wünschen, teilweise die Landwirtschaft etwas anders zu gestalten, extensiver zu gestalten. Mehr biologische Landwirtschaft zu haben. Und dazu brauche ich auch die landwirtschaftlichen Flächen. Insofern ist jede landwirtschaftliche Fläche, die wir haben – da sind wir uns mit dem Bauernverband total einig – absolut höchstes Gut. Und deswegen ist es auch notwendig, also die Inanspruchnahme von Flächen, da geht es im Kern drum, diese Inanspruchnahme von zusätzlichen Flächen muss minimiert werden, wo es nur geht. Wir haben in Deutschland eine wahnsinnige Flächenknappheit. Wir streiten uns über landwirtschaftliche Nutzung, Naturschutz, Hochwasserschutzmaßnahmen, Verkehrsflächen, Bauflächen. Und es ist einfach nicht für alle Nutzungen genug da. Deswegen, wenn wir irgendwie neue Infrastrukturprojekte machen, muss das so flächensparend wie möglich sein. Und was ich aber auch ganz klar sage, wenn wir dann eingreifen, muss so weit, wie es irgendwie möglich und sinnvoll ist für die Biotoptypen auch ausgeglichen werden, das ist klar.

### **Theresa Wiesmeier**

Um diesen Flächenkampf zu minimieren, gibt es auch das Prinzip der Ökopunkte. Unser Bahnprojekt kauft auch schon Ökopunkte, um die späteren Eingriffe zu kompensieren. Manche sagen aber, das sei ein fauler Kompromiss, von dem der Naturschutz eigentlich gar nichts hat. Wie sehen Sie das?

### **Thomas Frey**

Also das Prinzip Ausgleich hat ja folgende Idee: Also ich habe eine bestimmte Art, einen bestimmten Biotoptyp und dann versuche ich in der Region Flächen zu finden und Möglichkeiten zu finden, wie ich genau für diese Eingriffs-Biotoptypen, für diese Eingriffsarten, auch was Gutes machen kann oder versuche in diesem Eingriffstyp auch auszugleichen. Und das ist halt bei Ökopunkten nicht unbedingt der Fall. Es ist sehr beliebig. Zum Beispiel, ein Kritikpunkt von uns ist die Bayerische Staatsforsten, die also eine der größten Ökopunkteanbieter in Bayern sind, machen Waldumbau. Was grundsätzlich gut ist, aber nach dem Bayerischen-Staatsforsten-Gesetz auch ihre Pflichtaufgabe ist. Aber trotzdem verkaufen sie Ökopunkte für das, wo sie ohnehin Pflichtaufgabe haben. Das heißt, sie machen eigentlich keinen Mehrwert, sie machen nichts Zusätzliches. Und das widerspricht im Kern der Idee von Ausgleich, weil da sollte ja was Zusätzliches gemacht werden, was durch den Eingriff zerstört wird. Und das, muss man ganz klar sagen, ist bei Ökopunkten zum einen grundsätzlich nicht immer gewährleistet, wie das Beispiel Bayerische Staatsforsten bringt. Oder auch nicht zielgenau auf die Arten und Biotoptypen, in die eigentlich eingegriffen wird. Insofern ist es natürlich ein Instrument. Ich verstehe das auch. Aus landwirtschaftlicher Sicht verzinst sich dann... – also es können natürlich auch mit Ökopunkten schöne Projekte gemacht werden. Also ich will das überhaupt nicht pauschal jetzt verteufeln. Da gibt es sicher hervorragende Projekte, aber es ist halt nicht so zielgerichtet, wie wenn ich wirklich im Projekt für die Eingriffe auch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen umsetzen.

## **Theresa Wiesmeier**

Es ist auch so, dass wir sowieso nicht hundertprozentig in Ökopunkten ausgleichen können. Wir müssen ja eben auch bei manchen Arten wirklich zielgerichtet dann auch ausgleichen. Da ist die Untere Naturschutzbehörde dann auch dahinter, dass die auch sagen, ihr könnt jetzt nicht irgendwie alle Arten einfach mit Wald ausgleichen. Da müssen wir dann sowieso schauen, dass wir das zielgerichtet machen.

## **Thomas Frey**

Genau, ich glaube, beim europäischen Artenschutz geht es eben nicht so, da muss dann für die Arten, die wirklich europäisch geschützt werden, für die müssen dann zielgerichtet sogenannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden und das ist auch gut so!

## **Theresa Wiesmeier**

Manche nutzen den Natur- und Artenschutz auch als Instrument, um persönliche Interessen durchzusetzen und Projekte zu behindern. Ich bringe mal ein Beispiel: Eine Person hat zu Hause einen Steingarten angelegt, sorgt sich aber wegen des Bahnprojektes plötzlich um die Insektenvielfalt in der Region. Macht Sie das wütend?

## **Thomas Frey**

Also wir haben als Bund Naturschutz versucht, ganz bewusst uns auch von solchen lokalen Betroffenheiten abzusetzen. Wir arbeiten ja weitgehend ehrenamtlich. Mit unseren Ehrenamtlichen in unseren Kreis- und Ortsgruppen haben wir uns alle Trassenvarianten angeschaut. Wir sind die abgefahren und sind ganz bewusst auch zurückgetreten von lokalen Betroffenheiten einzelner Personen. Und ich glaube, das ist total wichtig, dass wir das tun. Wir erleben das natürlich immer wieder, dass auch bei uns Leute anrufen und uns da vor einen Karren spannen wollen. Und da haben wir in dem Projekt nicht mitgemacht und da machen wir im Regelfall auch sonst nicht mit, sondern wir versuchen wirklich aus Natur- und Umweltschutzsicht, da eine neutrale, übergeordnete Perspektive einzunehmen. Und ich würde sagen, dass uns das in dem Fall auch mit unseren ganzen Ehrenamtlichen, die für Naturschutz, für unser schönes Bayern brennen, dass uns das da auch ganz gut gelungen ist.

## **Andrea Morgenstern**

Kommen wir noch mal auf diesen Widerspruch, den Umwelt- und Klimaschutz darstellen können. Die Perspektive des Umweltschutzes ist klar: je weniger Flächenversiegelung, desto besser. Das bedeutet aber auch, keine zusätzliche Infrastruktur zu bauen. Aus Klimaschutzgründen brauchen wir jedoch zusätzliche Schieneninfrastruktur, um Menschen und Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Was ist aus Ihrer Sicht jetzt wichtiger Natur- oder Klimaschutz?

## **Thomas Frey**

Es ist beides wichtig, wenn man sich die globalen Nachhaltigkeitsziele anschaut und die Bewertung, welche Nachhaltigkeitsaspekte bisher bei uns in Deutschland am schlechtesten ausfallen, dann gehört sowohl der Artenschutz als auch der Klimaschutz dazu. Und es ist wirklich müßig, das eine mit dem anderen auszuspielen. Wir müssen beides miteinander verbinden und hinbekommen. Und das wird in jedem einzelnen Fall und Projekt auch mal... muss man schauen, wo man da einen Kompromiss zwischen dem einen oder anderen findet.

Aber grad bei dem Neubauprojekt kann man das ja an ein paar Beispielen auch ganz gut darstellen. Also zum Beispiel an der Frage, wie viel Tunnel sind sinnvoll bei so einem Projekt? Also jeder Tunnel, der gebaut wird, der hat für die gesamte CO<sub>2</sub>-Lebenszyklus-Emissionen einen extrem hohen Einfluss. Und wenn Bahnstrecken komplett untertunnelt sind, dann würde ich mal die These aufstellen, dass auch über 100 Jahre kaum ein positiver Klimanutzen daraus zu ziehen ist, weil einfach so viel CO<sub>2</sub> im Beton

und in der Wartung steckt.

Deswegen haben wir früher auch als Bund Naturschutz, muss ich ganz selbstkritisch sagen, haben immer gesagt: naja untertunnelt, dann bleibt der Wald stehen, dann ist ja die Schallemissionen gemindert etc. Es sind die Biotope, die oben drüber gehen, geschützt. Aber das macht aus Klimaschutzgründen keinen Sinn. Das macht keinen Sinn, weil deswegen dann die ganze Begründung ja auch für dieses Bahnprojekt wegfällt. Wenn wir keine positive Klimabilanz hinbekommen und der Beweis wird noch zu erbringen sein, dass wir mit diesem Projekt eine positive Klimabilanz hinbekommen. Da gab es meines Wissens jetzt bisher noch keine Berechnungen. Da warten wir mit Spannung drauf. Wenn wir das nicht hinbekommen, dann fällt die Begründung weg und dann muss man es seinlassen. Und wenn ich eine Untertunnelung von Augsburg bis Ulm mache, dann bin ich hundertprozentig sicher, dass wir keine positive Klimabilanz haben. Deswegen muss man unseres Erachtens schon sehr gut abwägen, wie viel Tunnel macht man? Wo ist es nicht anders machbar, wo ist es sinnvoll? Aber dies sollte aus Klimaschutzsicht so gering wie möglich sein. Und muss man auch ganz ehrlich sagen, da ist jetzt der Kohlenstoffspeicher Fichten-Monokultur sicher nicht so bedeutend einzustufen wie das, was ich an zusätzlichen Emissionen durch einen Tunnel habe. Insofern ist es wirklich eine sehr schwierige Abwägungsfrage, die man dann auch im Detail anschauen muss.

### **Theresa Wiesmeier**

Die Frage ist natürlich auch immer für uns sehr schwierig, weil man entweder das Negative hat für den Klimaschutz durch Tunnel als auch wenn man jetzt oberflächlich baut, dass man natürlich dann auch wieder das Konfliktpotenzial mit dem Artenschutz hat. Also leider gibt es keine hundertprozentige Lösung, so dass man sagen kann okay, das ist die perfekte Lösung, irgendwas davon müssen wir...

### **Andrea Morgenstern**

...abwägen und Kompromisse finden wir.

### **Thomas Frey**

Wir haben uns ja schon die Frage gestellt – an der Stelle auch eine gewisse kritische Anmerkung – wir haben uns schon die Frage gestellt, ob diese acht Promille Neigungsvorgabe, die aus dem Bundesverkehrsministerium gekommen ist, an der Stelle so sinnvoll ist. Es gibt absolut Aspekte, die dafürsprechen. Aber es gibt, glaube ich, auch Aspekte, die dagegensprechen. Man hätte halt einfach wahnsinnig viel weniger Tunnel gebraucht, in dem man halt höhere Steigungen gemacht hätte, wie es ja auch nach Ulm Richtung Stuttgart gebaut wurde. Da hätten wir uns gewünscht, das vielleicht noch mal so als grundsätzliche Anmerkung, wenn jetzt die Rahmenbedingungen aus dem Bundesverkehrsministerium nicht ganz so streng und scharf gewesen wären, sondern diese Vorgaben aus dem Bundesverkehrsministerium „26 Minuten“, „acht Promille“, das war eine Blackbox, über die man nicht diskutieren konnte. Also ich halte wirklich jetzt dem Bahnprojekt vor Ort absolut zugute, dass sie versucht haben, im Rahmen dieser Vorgaben wirklich das Bestmögliche rauszuholen und mit allen Möglichkeiten da eine gute Lösung hinzubekommen.

Aber eine wirklich offene Planung wäre auch gewesen, sage ich hier mal, da mit kleinen Kompromissen noch flexibler zu sein. Also von Seiten des Bundesverkehrsministeriums. Ich glaube, dann hätte man wahrscheinlich eine aus Umweltschutzsicht noch bessere Lösung hinbekommen, aber das war jetzt nicht Thema der Bahn.

### **Andrea Morgenstern**

Ist aus Umweltschutzsicht durchaus sehr nachvollziehbar, was Sie sagen. Wir haben natürlich die 26 Minuten aufgrund des Deutschlandtaktes vorgegeben bekommen und die acht Promille, weil sie eben den zukunftsfähigen Güterverkehr vor allem abbilden sollen.

Wer noch mehr zum Thema Güterverkehr und Promille und Steigung hören möchte, dem empfehle ich die Folge mit dem Peter Westenberger, dem Chef vom Verband „Die Güterbahnen“. Er fordert nämlich sogar sechs Promille Steigung nur.

### **Theresa Wiesmeier**

Wir sind gesetzlich dazu verpflichtet, auch auf die Schutzgüter zu achten. Dazu gehören unter anderem Boden, Wasser, Klima und die biologische Vielfalt, also Punkte, die dem Bund Naturschutz auch wichtig sind. Sind Sie zufrieden, wie das Gesetz Eingriffsverursacher wie uns an die kurze Leine nimmt?

### **Thomas Frey**

Ja, weil da geht es um unser aller Lebensgrundlagen. Ohne all diese Schutzgüter könnten wir hier nicht leben. Weder wir Menschen noch unsere Mitgeschöpfe. Insofern ist es gut und richtig und jedes Planungsverfahren muss intensiv mit diesen Schutzgütern, unseren Lebensgrundlagen arbeiten.

Insofern finde ich es jetzt auch in diesem Prozess... also muss ich wirklich sagen, war ich sehr angetan, wie das Planungsteam wirklich auch die Primärschutzgüter ernst genommen hat. Auch unsere und von vielen Ämtern auch die Einwände ernst genommen hat und versucht hat, eine Lösung zu finden, die diese Schutzgüter auch bewahrt. Und ich glaube, das ist jetzt mit ein paar natürlich kleinen Ausnahmen, was nie hundertprozentig machbar ist bei so einer Linieninfrastruktur, das ist, glaube ich, auch wirklich ganz gut gelungen. Und ich muss wirklich sagen, ich bin in vielen Planungsverfahren beteiligt und da muss ich jetzt auch einfach ein Lob aussprechen. Ich habe das selten so erlebt, dass man auch ernst genommen wird. Kenne da parallel Autobahnplanungen, da haben von Anfang an die Planer irgend eine Trasse mit irgendeiner Breite im Kopf und dann wird das durchgesetzt und alle Anmerkungen, die kommen, werden weg gewogen. So kennen wir es eigentlich im Regelfall. Und da hatte ich jetzt in dem Fall eigentlich nicht das Gefühl, ich hatte wirklich das Gefühl, ihr Team mit dem Herrn Baumann nimmt das ernst und versucht wirklich eine Lösung zu finden, die diese Schutzgüter als Primärschutzgüter auch bewahrt. Und dafür möchte ich auch einfach mal Danke sagen.

### **Andrea Morgenstern**

Danke schön an der Stelle für das Lob. Bleiben wir noch bei den Schutzgütern. Man wirft uns nämlich oft vor, dass der Natur- und Klimaschutz wichtiger sei als der Schutz des Menschen. Andere kritisieren dagegen, dass der Umweltschutz zu kurz kommt. Was kann man denn jetzt bei diesen widersprüchlichen Vorwürfen entgegnen?

### **Thomas Frey**

Na ja, also ich glaube, da gibt es keinen Widerspruch. Also ich sehe da keinen Widerspruch. Natürlich ist es so, wenn jetzt an der Bestandstrasse ausgebaut wird, dann, wo Menschen direkt dran wohnen, dann muss da eine Lösung gefunden werden mit entsprechendem Lärmschutz und das sehen ja auch die gesetzlichen Regelungen vor, die für alle verträglich ist. Und vielleicht gerade, wenn es jetzt um einen entsprechenden Ausbau geht, auch sogar eine bessere Situation am Schluss erzeugt, als wie jetzt die Bestandstrasse ist. Aus dem Grund hatten sich ja zum Beispiel die Gemeinden im Schuttertal auch gewünscht, dass bei ihnen ausgebaut wird, um den besseren Lärmschutz zu bekommen. Das ist jetzt halt den Gemeinden im Landkreis Neu-Ulm zugute gekommen. Insofern sehe ich da ehrlich gesagt keinen Widerspruch. Menschen, Tiere, Pflanzenarten... wir hängen in einem Ökosystem zusammen. Wir Menschen sind auch nur Teil dieses Ökosystems. Und deswegen müssen wir da Lösungen finden, die für alle gut sind. Und ich kann da jetzt keinen Widerspruch erkennen.

### **Andrea Morgenstern**

Ja okay. Der durchgängige Ausbau der Bestandsstrecke hat im Raumordnungsverfahren

der Regierung von Schwaben im Mai dieses Jahres das Prädikat „nicht raumverträglich“ bekommen. Das bedeutet in diesem Fall, dass diese Variante aus Naturschutzgründen nicht genehmigungsfähig ist. Also dort darf heute nicht gebaut werden. Trotzdem hören wir immer noch, dass manche einen Ausbau der Bestandsstrecke fordern. Einen durchgängigen meine ich damit. Der Bericht von der Regierung von Schwaben ist recht umfangreich. Vielleicht können Sie uns das einmal kurz zusammenfassen, warum eben der durchgängige Ausbau der Bestandstrecke nicht funktioniert.

### **Thomas Frey**

Also die Bestandsstrecke ist einfach in sehr hochwertigen Schutzgebieten und Biotop-typen trassiert. Also wenn wir in Augsburg anfangen, da geht es durch das europäische FFH-Gebiet Schmuttertäl durch. Also diese FFH-Gebiete gehören zum europäischen Naturerbe, muss man auch wirklich sagen, da ist in den letzten Jahren eh schon immer mal wieder in die Richtung rein gebaut worden und da jetzt noch mal weiter reinzugehen, das ist einfach aus Naturschutzgründen unverträglich gewesen. Dann im weiteren Verlauf haben wir auch wirklich zahlreiche kleine Biotope: das vorher erwähnte Hochmoor bei Dinkelscherben. Wir kommen dann im Bereich im Landkreis Günzburg vor allem auch in die Donauauen rein vor allem bei der jetzigen Bestandsstrecke, also wirklich eines der wertvollsten Naturschutzgebiete, die wir in Schwaben haben. Da geht, muss man vielleicht sagen leider, die Bestandsstrecke jetzt auch schon durch und wir können nicht in diese Donauauwälder eine Hochgeschwindigkeitstrasse reinbauen. Und ich glaube, das war auch allen Beteiligten von Anfang an klar. Weil es nicht bloß aus Naturschutzsicht, auch aus Hochwasserschutzsicht etc. überhaupt meines Erachtens nicht denkbar war. Und gleichzeitig hat man natürlich aber die Möglichkeit gehabt, an die Autobahn in den Bereichen zu gehen, was sicher die sinnvollste Wahl war. Eine andere Geschichte ist es dann im Landkreis Neu-Ulm, wo die Bestandstrasse eben genau außerhalb von Schutzgebieten läuft. Wie zum Beispiel dem Pfuhler Ried, in dem vorher schon genannten Wiesenbrüter-Gebiet. Da ist es sicher sinnvoll, eben die Bestandstrasse auszubauen. Ein spannender Punkt wird noch die Ausfädelung praktisch von der Bestandstrasse vor Leipheim, wie man aus der Bestandstrasse dann an die Autobahn hinkommt. Da hoffen wir als Bund Naturschutz, da ist auch ein Naturschutzgebiet, ein FFH-Gebiet im Bibertal, dass man noch zu einer guten verträglichen Lösung kommt. Ich glaube, die gibt es auch.

### **Theresa Wiesmeier**

Mit der Vorschlagsvariante ist das Bahnprojekt ja nicht beendet. Wir planen weiter und werden immer detaillierter. Was wünschen Sie sich sonst noch für die kommenden Planungsphasen von uns, dem Projektteam?

### **Thomas Frey**

Genau, also ich würde mir wünschen, dass weiterhin so ein offener Dialogprozess stattfindet mit der Bevölkerung, mit der Politik vor Ort, mit den Verbänden, von allen Seiten. Und ich würde mir vor allem auch wünschen, dass weiterhin auch die Argumente, die da eingebracht werden, ernst genommen werden und versucht wird, die in die weiteren Planungsschritte wirklich mit einzubeziehen. Dass man nicht von vornherein irgendwie ein Ziel, eine bestimmte Lösung, auch wenn sie jetzt dann in die Detailplanung geht, nicht eine bestimmte Lösung im Kopf hat und die versucht auf Teufel komm raus durchzudrücken, sondern einfach da weiterhin Offenheit und Flexibilität zu bewahren, um dann einfach mit dem gemeinsamen Wissen gute Lösungen in den Detailfragen jetzt zu finden. Das würde ich mir wünschen und bisher habe ich das Gefühl, das DB-Planungsteam ist auf einem guten Weg. Wenn das weiter so läuft, bin ich zuversichtlich, dass wir auch irgendwann mal im ICE auf den neuen Gleisen von Augsburg nach Ulm fahren.



## **Andrea Morgenstern**

Wir bleiben dran, ja, mit Ihnen gemeinsam ganz wichtig.

## **Theresa Wiesmeier**

Ihr Verband zählt ja zu den kritisch-konstruktiven Interessensgruppen unseres Bahnprojekts. Nachdem wir unsere Vorschlagsvariante Ende Juni bekannt gegeben haben, haben sie zusammen mit dem Bayerischen Bauernverband gemeinsam eine Pressemitteilung herausgegeben, in der Sie die Vorschlagsvariante begrüßen. Das ist eher eine unübliche Einigkeit.

## **Thomas Frey**

Na ja, also gerade beim Thema Flächenverbrauch, beim Thema Zerschneidung, sind wir uns ja mit dem Bayerischen Bauernverband weitestgehend einig. Es geht eben darum, weitere Zerschneidung in unserem Land zu vermeiden, die landwirtschaftlichen Flächen so gut wie es möglich ist, zusammenhängend zu erhalten. Das gilt auch für die Biotopverbundsysteme. Und durch die Trassenvariante, die ja jetzt auch dann wirklich am Schluss noch mal angepasst wurde und man ja im Landkreis Neu-Ulm jetzt eben auch im Bestand geblieben ist, obwohl es ja durchaus viele andere Varianten, die sehr viel Zerschneidung, die durch das Landschaftsschutzgebiet gegangen wäre, die auch landwirtschaftliche Flächen zerschnitten hätte. Also gerade im Landkreis Neu-Ulm auf Bestand geblieben ist. Und dann danach wirklich versucht hat, sehr eng auch an die Autobahn ranzugehen.

Also da haben ja die ersten Trassenvarianten auch ganz anders aufgestellt. Da ist man viel weiter von der Autobahn weggegangen, da wären dann so Zwischenräume sehr viele entstanden, die eigentlich ganz schlecht, also aus landwirtschaftlicher Sicht oder aus forstwirtschaftlicher Sicht sehr schlecht nutzbare Räume gewesen wären. Aber auch wirklich aus Naturschutzsicht verlorene Gebiete gewesen wären. Irgendwie ein paar hundert Meter oder ein Kilometer zwischen Autobahn und ICE-Neubautrasse. Da hat man ja auch versucht nachzuschärfen, auch noch mal die Geschwindigkeiten so anzupassen, dass das möglich ist. Insofern muss ich wirklich sagen, war eigentlich das, was jetzt hinten rausgekommen ist, wenn man das machen will, unsere Wunschtrasse. Und ich glaube, der Bauernverband trauert auch um jeden Quadratmeter landwirtschaftlicher Boden, der wegfällt, ist auch klar. Es werden auch Biotope jetzt betroffen sein, aber ich glaube, wenn man zwei neue Gleise zwischen Augsburg und Ulm zusätzlich will, dann ist jetzt der Vorschlag, der auf dem Tisch liegt, der vernünftigste Vorschlag. Und deswegen gab es sowohl von Bauernverband als auch von unserer Seite, aber ich glaube auch von anderen Seiten, wirklich Zustimmung für diese Variante.

## **Andrea Morgenstern**

Betroffene scherzen manchmal „dann setze ich halt einen Hamster aus, um den Bau zu behindern“. Ihr Kommentar dazu?

## **Thomas Frey**

Ein Hamster wird kaum überleben können, weil der so spezielle Lebensraumsprüche hat. Wir haben nur noch ganz wenige Feldhamster in Bayern in Unterfranken. Der ist kurz vorm Aussterben in Bayern. Auch durch große Straßenbauprojekte grad derzeit wieder massiv unter Druck. Wer solche Äußerungen macht, hat nicht verstanden, wie unser Ökosystem funktioniert.

## **Theresa Wiesmeier**

Im besten Fall sind es ausgesetzte Goldhamster, dann fällt es uns relativ schnell auf. Ich habe noch drei Begriffe für Sie. Sie dürfen erzählen, was Ihnen dazu einfällt. Der erste Begriff wäre „Renaturierung“.

## **Thomas Frey**

Also da denke ich jetzt an unser großes EU-Restoration Law, das Restaurierungsgesetz, das jetzt das Europaparlament noch vor wenigen Monaten verabschiedet hat. Und das noch mal wirklich deutlich macht, welche großen Herausforderungen wir in Europa wirklich zu vollbringen haben, um unser Ökosystem dauerhaft lebensfähig zu bewahren.

## **Theresa Wiesmeier**

Zweiter Begriff „Grünbrücken“.

## **Thomas Frey**

Ja, Grünbrücken sind eine Krücke, die man bei großen Infrastrukturprojekten schon machen kann und sollte, weil wir einfach bestimmte Arten haben, also ein Beispiel ist die Wildkatze, um die wir uns sehr stark auch als Bund Naturschutz bemühen, die auch im Naturpark Augsburg Westliche Wälder nachgewiesen ist, die dort ihren Lebensraum hat, wo jetzt die Bahntrasse durchgeht. Und solche Arten wie jetzt eine Wildkatze, aber auch andere, die vielleicht mal wiederkommen wie ein Luchs oder so, die haben halt keine Chance, eine Autobahn plus eine ICE-Trasse zu überqueren. Insofern wäre es schon schön, wenn gerade in unseren Waldbereichen die Wanderkorridore auch mit Grünbrücken wieder ausgestattet werden. In dem Fall Autobahn plus Bahn. Wobei man auch immer sagen muss, die Autobahn hat einen deutlich größeren Zerschneidungsfaktor als eine ICE-Trasse.

## **Theresa Wiesmeier**

Und dritter Begriff „Schallschutz“.

## **Thomas Frey**

Schallschutz ist total wichtig, weil Lärm kann krank machen oder macht krank, wenn man zu viel Lärm Tag und Nacht ausgeliefert ist. Und deswegen ist, glaube ich, bei jedem Infrastrukturprojekt ganz klar, dass das Thema Schallschutz und Schutz der Anwohner eben, die mit dieser neuen Trasse dann auch leben müssen, allerobere Priorität hat. Wir machen ja solche Projekte als Gesellschaft für die Menschen und nicht gegen die Menschen. Deswegen Schallschutz oberste Priorität.

## **Andrea Morgenstern**

Wie ist es mit Schallschutzemissionen und die Auswirkungen auf Tiere und auf Umwelt, auf die Naturzerstörung?

## **Thomas Frey**

Genau, Schallschutz oder Geräuschbelästigung spielt natürlich auch für bestimmte Tierarten vor allem eine Rolle, also Vogelarten. Wobei wir jetzt durch diese Trassenvariante, die wir jetzt gefunden haben, glaube ich, da eine Lösung haben, wo das Thema Schallschutz für Vogelarten nicht oberste Priorität hat. Da geht es wirklich um Schallschutz für die Menschen an der Autobahn entlang, wo ich eine wahnsinnige Verlärmung der Landschaft habe, wo sicherlich auch kein Kiebitz mehr brütet direkt an der Autobahn. Da spielt jetzt der ICE, der da durchfährt, auch keine wesentliche Rolle mehr aus Schallschutzgründen. Es gibt natürlich andere Themen, aber aus Schallschutzgründen.

Ich glaube, dass das Thema Schallschutz für unsere Erholungslandschaften noch ein ganz wichtiger Faktor ist. Wir Menschen sehnen uns nach infrastrukturfreien Ruheorten. Der Wald ist einer der liebsten Erholungsorte der Deutschen. Die freie Landschaft. Und deswegen ist es eben so extrem wichtig, dass wir nicht Landschaften wie gerade im Naturpark Augsburg Westliche Wälder, dass wir die nicht zusätzlich verlärmern. Und das ist, glaube ich, mit der jetzt vorliegenden Trassenvariante sehr gut

gelingen, weil es eben bündelt und eigentlich praktisch keine jetzt Ruheräume zusätzlich verlärm.

**Theresa Wiesmeier**

Und hierzu helfen uns dann die längeren Tunnelanteile, die wir dann in den Augsburg-er Wäldern haben.

**Thomas Frey**

Das sicherlich auch.

**Andrea Morgenstern**

Da haben wir wieder den Kompromiss.

**Theresa Wiesmeier**

Vielen Dank, Herr Frey, dass Sie bei uns waren.

**Thomas Frey**

Ja, gerne.

**Andrea Morgenstern**

Herzlichen Dank. Theresa, bis zum nächsten Mal.

**Theresa Wiesmeier**

Bis zum nächsten Mal.