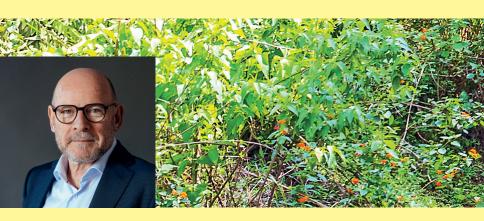


Artenschutz und Mobilität

DIE HERMANN-HESSE-BAHN ALS BEISPIEL FÜR DIE LÖSUNG VON KONFLIKTEN ZWISCHEN ARTENSCHUTZ UND VERKEHRSANLAGEN





GRUSSWORT

Zwischen Calw und Weil der Stadt soll nach mehr als 30 Jahren der Zugverkehr auf der Strecke der alten Württembergischen Schwarzwaldbahn wiederaufgenommen und der Nordschwarzwald über diese "Hermann-Hesse-Bahn" an die Region Stuttgart angebunden werden. Das dient dem Klimaschutz und der Mobilität. Zwischenzeitlich hatten sich in den alten Tunneln der Bahnstrecke jedoch mehr als 1.000 Fledermäuse von insgesamt 13 streng geschützten Arten angesiedelt.

Wir standen vor einem doppelten Konflikt: Artenschutz gegen Mobilität und Natur-/Artenschutz gegen Klimaschutz. Die unterschiedlichen Interessen schienen sich unversöhnlich gegenüberzustehen, das Projekt "Hermann-Hesse-Bahn" war gestoppt. Im Frühjahr 2017 habe ich daher einen Vermittlungsprozess zwischen dem NABU Baden-Württemberg und dem Vorhabenträger angestoßen, um eine Einigung herbeizuführen, die der Schienenreaktivierung und dem Artenschutz gerecht wird. Dieser hat Anfang Juni 2019 mit der Unterzeichnung einer Vereinbarung ein positives Ende gefunden. Ich wünsche mir, dass das gute Beispiel der Hermann-Hesse-Bahn auch in anderen, vergleichbaren Konfliktsituationen Schule macht.

Winfried Hermann MdL, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg



ALTE STRECKE - NEUES LEBEN

Mit der Hermann-Hesse-Bahn gelangen Fahrgäste in rund 60 Minuten von Calw in die Landeshauptstadt Stuttgart. Das ist gut für das Klima und gut für die Pendlerinnen und Pendler.

In zwei Tunneln haben sich in den Jahren der Stilllegung gut tausend Fledermäuse angesiedelt. Die Tunnel gehören mit ihrer beeindruckenden Vielfalt an Arten und Individuen zu den bedeutenden Fledermausquartieren in Baden-Württemberg.

Von der Hesse-Bahn betroffen sind 13 Arten, darunter Bartfledermäuse, Braune Langohren und Fransenfledermäuse. In Deutschland gelten alle heimischen Fledermausarten als streng geschützt und stehen auf der Roten Liste.



"DAS LANGE RINGEN UM EINE GUTE LÖSUNG HAT SICH

GELOHNT. Ich bin froh, dass wir mit dem Fledermaustunnel eine gute Lösung für den öffentlichen Nahverkehr und den Artenschutz gefunden haben. Ich möchte mich insbesondere bei unseren ehrenamtlichen NABU-Mitgliedern in der Region und im NABU-Landesverband bedanken, die das Projekt mit viel Engagement begleitet haben", sagt der Landesvorsitzende des NABU Baden-Württemberg, Johannes Enssle.





"DER VON MINISTER HERMANN INITIERTE MODERATIONSPROZESS ZWISCHEN DEM NABU UND UNS HAT EIN ANSPRUCHS-VOLLES ZIEL VERFOLGT. Die zu Beginn völlig konträren Positionen sollten unter einen Hut gebracht werden. Nur durch die externe Moderation und die Bereitschaft beider Seiten, sich auch auf die Bedürfnisse der jeweils anderen Partei einzulassen, ist es am Ende gelungen, einen Kompromiss zu finden. Ich finde die innovative, gemeinsam erarbeitete Lösung ein sehr gutes Ergebnis für die Hermann-Hesse-Bahn, aber auch den Artenschutz.", sagt Helmut Riegger, Landrat des Landkreises Calw

ABSCHLUSS



Nach ersten Überlegungen zur Reaktivierung der Strecke wurde früh diskutiert, wie die Fledermauspopulationen zu berücksichtigen sind. Der Landkreis sah anfangs noch die Möglichkeit, die Fledermäuse zu vergrämen und in neuzubauende Quartiere umzusiedeln. Dem NABU war der Erhalt der Quartiere wichtig. Die Erkenntnisse über die Bedeutung der Fledermausvorkommen verdichteten sich im weiteren Verlauf. Der NABU Baden-Württemberg sah sich daher gezwungen, im Jahr 2016 den Planfeststellungsbeschluss für einen neuen (weiteren) Tunnel für die Hermann-Hesse-Bahn, dessen Bau der Landkreis aufgrund der langen Bauzeit vorziehen wollte, zu beklagen. Der Landkreis beantragte hier keinen Sofortvollzug, und so war das Vorhaben erst einmal unterbrochen.

Der Konflikt eskalierte, als der Landkreis mit Verweis auf seine Verkehrssicherungspflicht im gleichen Jahr begann, entlang der Strecke Bäume zu fällen.

Landkreis und NABU sprachen zu diesem Zeitpunkt nur noch über ihre Anwälte oder über die Presse mit- bzw. übereinander. Die Fronten schienen klar: Hier ein sinnvolles Bahnprojekt, das vom Artenschutz ausgebremst wird. Dort ein Refugium für geschützte Arten, das einem Infrastrukturprojekt geopfert werden sollte.

MAN REDET MITEINANDER

Damit der Konflikt nicht das Ende (oder eine langjährige Verzögerung) des Projektes bedeutete, lud der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann Anfang 2017 zu Verhandlungen ein. Ziel war es, einen Kompromiss zu finden, der sowohl dem Schutz der Fledermäuse als auch dem Nahverkehrsprojekt und damit dem Klimaschutz gerecht wird.

Neben der großen Runde der Ministergespräche, bei denen auch Bürgermeister und Landtagsabgeordnete aus der Region teilnahmen, bildeten sich im Zuge der zweieinhalbjährigen Verhandlungen zwei Arbeitskreise, die für den letztendlichen Erfolg von entscheidender Bedeutung waren:

- Fachliche Arbeitskreise mit Expertinnen und Experten der beiden Konfliktparteien sowie mit Vertreterinnen und Vertretern der zuständigen Behörden
- Verhandlungsrunden im kleinen Kreis (je zwei VertreterInnen von Zweckverband und NABU)

Angesichts der Vorgeschichte, der Komplexität und der immer wieder aufflammenden Konfliktintensität beauftragte der Verkehrsminister ein professionelles externes Büro (team ewen GbR) mit der Begleitung der Konfliktklärung.

EINE KAMMERLÖSUNG ALS KOMPROMISS

Um einen Kompromiss zu finden, musste man den Schutz der Fledermäuse und die Reaktivierung der Bahnverbindung zusammenbringen. Ausgehend von mehreren Lösungsmöglichkeiten war relativ schnell der Favorit klar: Eine Kammerlösung, die innerhalb der beiden Tunnel einen Bereich für die Fledermäuse separiert – wohl wissend, dass damit Neuland betreten und innovative Wege beschritten werden müssen.

Die grundsätzliche Möglichkeit dazu besteht, weil die ursprünglich für zwei Gleise gebauten Tunnel nach den Planungen des Zweckverbandes nur eingleisig befahren werden sollen. Eine Wand trennt die beiden Kammern voneinander. Für die Fledermäuse ist vor allem das Tunnelgewölbe wichtig, hier finden sie Plätze zum Überwintern. Die Kammerlösung lässt einerseits genug Platz für die Züge, andererseits trennt sie mehr als 50 Prozent des bestehenden Gewölbes für die Fledermäuse vom Zugverkehr ab.

Klar war von Anfang an, dass es Störungen für die Fledermäuse geben wird, von der primären Störung durch die Trennwand über das verringerte Restvolumen hin zu Störungen durch den späteren Bahnbetrieb. Das Ausmaß der Störungen kann aber vorab nicht abschließend eingeschätzt werden. Daher gehört zu einer Lösung auch die Klärung, wie etwaige Störungen der Fledermäuse ausgeglichen werden und wie damit umzugehen ist, dass die Beeinträchtigungen massiver als erwartet sein können und es dadurch keinen genügenden Ausgleich gibt (Risikomanagement).

Da die Fledermauskammer eine neuartige Lösung darstellt, konnte man ohne Vorversuche deren Auswirkungen nicht hinreichend einschätzen. Man musste also die Wirkungen eines reduzierten Flugraumes bereits im Vorfeld simulieren und ausprobieren. Die Fledermausexperten und -expertinnen beider Seiten konzipierten daher einen Vorversuch, bei dem man eine provisorische Kammer mit flexiblem Material installierte. Ziel war es, festzustellen, inwieweit sich die Fledermäuse durch die Reduktion ihres Flugraums gestört fühlen.

Im Ergebnis einigten sich die Expertinnen und Experten der verschiedenen Seiten auf eine Bewertung des Versuchs: Die Fledermäuse zeigen zwar eine Reaktion, die Störungen scheinen aber nicht schwerwiegend zu sein.



Abbildung: Der Kammerversuch 2017/2018

EIN VERTRAG UND EIN EXPERTENGREMIUM

Nach Durchführung des Kammerversuchs waren zwar neue Erkenntnisse hinzugekommen, der Konflikt aber nicht gelöst: Der vom Landkreis und den Anrainerkommunen der Hesse-Bahn gegründete Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn sah den Schutz der Fledermäuse als machbar an. Die Kammerlösung funktioniere, jetzt müsse der NABU die Klage zurückziehen. Man müsse umgehend mit dem Bau beginnen.

Der NABU dagegen wollte die Klage bis zu einem Planfeststellungsbeschluss aufrechterhalten, in dem die Kammerlösung rechtlich sicher verankert ist – im Verbund mit weiteren Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen sowie einem Risikomanagement für den Fall, dass sich die Störungen am Ende doch als schwerwiegend herausstellen würden. Wenn man die Klage zurückziehe, verliere man die Einflussmöglichkeit auf die weitere Planung.

Die Lösung: Man einigte sich darauf, einen öffentlich-rechtlichen Vertrag abzuschließen. Dieser wurde mit Unterstützung eines erfahrenen Rechtsanwalts in wenigen Monaten ausgehandelt und am 3. Juni 2019 von den beiden Konfliktparteien unterschrieben. Er enthält:

- die Zusage des NABU, die Klage umgehend zurückzuziehen,
- die Zusage des Zweckverbandes, eine Vielzahl an definierten Schutzmaßnahmen (in den Tunneln) und Ausgleichsmaßnahmen (Ersatzquartiere, Lebensräume) in der Umgebung durchzuführen,
- die Einrichtung eines Expertenbeirats, der bei derzeit nicht absehbaren offenen Fragen entscheidet (paritätisch besetzt mit einer externen Schiedsperson),
- Maßnahmen, die verbindlich ergriffen werden, sofern sich negativere Entwicklungen als angenommen abzeichnen.

Seit August 2019 arbeitet der Expertenbeirat konstruktiv zusammen. Der Zweckverband kündigt jeweils geplante Baumaßnahmen an, die Vertreter des NABU bewerten diese aus ihrer Sicht und regen Verbesserungsvorschläge an.

EIN GEWINN FÜR ALLE BETEILIGTEN

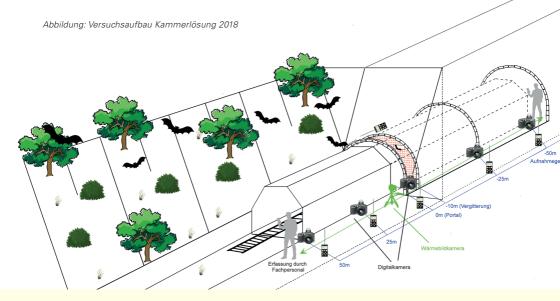
Die wichtigste Erfolgsbedingung für die Verhandlungslösung: Die Konfliktparteien respektierten und teilten jeweils die Zielsetzung der anderen Seite. Der Zweckverband sieht den Artenschutz genauso als wichtig an, wie der NABU die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und den Klimaschutz.

Allerdings haben Konflikte häufig eine Eigendynamik. Sie eskalieren, man spricht nicht mehr miteinander und ohne eine neutrale Sicht von außen finden die Parteien mitunter nicht mehr zueinander. Die wichtigsten Erfolgsfaktoren im Einigungsprozess zur Hermann-Hesse-Bahn lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- das Verkehrsministerium, das sich als Vermittler einschaltete, um einen Kompromiss zu ermöglichen,
- die vom Ministerium beauftragte externe Moderation, die einen geschützten und neutralen Raum bot und Ablauf, Rollenverteilung und Zusammensetzung der Gesprächsrunden lösungsorientiert gestaltete,
- die Konstruktivität und das wachsende Vertrauen der Vertreterinnen und Vertreter der Konfliktparteien untereinander,
- der fachliche Respekt der Gutachter der verschiedenen Büros untereinander,
- die sachdienlichen Hinweise und konstruktive Beteiligung der zuständigen Behörden aus Naturschutz und Eisenbahnwesen.

Ohne die grundsätzliche Bereitschaft, sich zu einigen, ohne das persönliche Vertrauen zwischen den Beteiligten, das über die zwei Jahre gewachsen war, und ohne ihren Mut, neue Wege zu beschreiten, wäre der Vertrag nicht zustande gekommen.

So kann die Einigung einen Gewinn für alle darstellen: die Pendlerinnen und Pendler, die Fledermäuse, die Hermann-Hesse-Bahn, den NABU, den Zweckverband, den Landkreis und die beteiligten Behörden. Es wurde eine Lösung gefunden, die dieses Leuchtturmprojekt im Bereich Reaktivierung von Bahnstrecken möglich macht.



IMPRESSUM

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Pressestelle

Dorotheenstraße 8

70173 Stuttgart

www.vm.baden-wuerttemberg.de

BILDNACHWEISE

Foto Fledermaus: Dr. Christian Dietz | Skizze Kammerlösung: Gruppe für ökologische Gutachten (www.goeg.de) | Foto Kammerversuch: avmediafactory | Porträt Minister Hermann: Sebastian Berger | Porträt Hr. Enssle: Uli Regenscheit | Porträt Hr. Riegger: Landratsamt Calw

LAYOUT | 3f design, Darmstadt

TEXT | team ewen GbR | ewen knapstein schönfelder

