

Erläuterungsbericht

Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	23.05.2024
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
Vorhabenträger:		
DB InfraGO AG  Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60486 Frankfurt am Main		
Datum	Unterschrift	
Vertreter des Vorhabenträgers:		Verfasser:
DB InfraGO AG  ABS/NBS Karlsruhe-Basel Schwarzwaldstraße 82 76137 Karlsruhe		Kieler Institut für Landschaftsökologie Dr. Ulrich Mierwald Rendsburger Landstraße 355 24111 Kiel
Datum		Datum 23.05.2024
Unterschrift		Unterschrift 
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt		



AUSBAU- UND NEUBAUSTRECKE KARLSRUHE – BASEL
STRECKENABSCHNITT 7
PFA 7.1 APPENWEIER – HOHBERG

FFH-Verträglichkeitsprüfung
für das Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“

Unterlage 16.3.1



Kieler Institut für Landschaftsökologie
Dr. Ulrich Mierwald
Rendsburger Landstraße 355 – 24111 Kiel

23.05.2024



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Titelseite: Eichen-Hainbuchen-Eschenwald im Vogelschutzgebiet "Gottswald" nördlich des Bürgerwald-Sees (Aufnahme KIfL 2023)

Bildnachweise

Entsprechend den angegebenen Quellen

Fotos, Grafiken und Karten: soweit nicht anders angegeben: Kieler Institut für Landschaftsökologie

Abbildungshintergründe: Google Earth. Für den betreffenden Landschaftsausschnitt im dargestellten Zoombereich gelten folgende Quellen:

Bilder © 2023 GeoBasis-DE/BGGK, GeoContent, Landsat Copernicus, Maxar Technologies, Karten © 2023 Geobasis-DE/BKG (©2009), Google

Ortsbezeichnungen

Die verwendeten Ortsbezeichnungen richten sich nach dem Amtlichen Stadtplan der Stadt Offenburg (Fachbereich Bauservice, Abt. Flächenmanagement © 2020).

Der vorliegende Bericht ist genderneutral formuliert.

Er enthält keine personenbezogenen Daten im Sinne der DSGVO und des BDSG.

Mit dem Ziel der Barrierefreiheit wurde auf komplexe Tabellen verzichtet. Die Abbildungen wurden mit Alternativtexten versehen. Auf nicht allgemein geläufige Abkürzungen wurden ebenfalls weitestgehend verzichtet. Nicht barrierefrei sind vorgegebene Formulare (Deckblatt und Standard-Datenbogen des Vogelschutzgebiets) sowie angefügte Seiten aus Drittquellen (Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets).

Das Dokument enthält einige leere Seiten, die für einen Beginn der Hauptkapitel auf einer ungeraden Seite sorgen.

Im Auftrag von	Institut für Umweltplanung und Raumentwicklung Amalienstraße 79 80799 München	
Bearbeitung	Kieler Institut für Landschaftsökologie Dr. Ulrich Mierwald Rendsburger Landstraße 355 24111 Kiel	
Bericht:	Dr. rer. nat. Annick Garniel Dipl. Biol. Dr. Ulrich Mierwald	
Technische Mitarbeit für Bericht und Karten:	Iris Müller	
Stand: 23.05.2024		



INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass und Aufgabenstellung	1
2	Beschreibung des Schutzgebietes und der für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile	3
2.1	Übersicht über das Schutzgebiet	3
2.2	Überblick über die Erhaltungsziele und den Schutzzweck des Schutzgebietes	4
2.2.1	Überblick über die im Gebiet geschützten Vogelarten	4
2.3	Detailliert untersuchter Bereich	7
2.3.1	Gründe für die Abgrenzung des detailliert untersuchten Bereichs	7
2.3.2	Ausgewertete Daten	9
2.3.2.1	Gebietsspezifische Informationen aus dem Natura 2000-Managementplan (RPF 2016)	9
2.3.2.2	Projektspezifische Erfassungen	11
2.3.2.3	Datenbank ornitho.de	12
2.3.3	Avifaunistische Verhältnisse im detailliert untersuchten Bereich	12
2.3.3.1	Arteninventar	12
2.3.3.1.1	Ergebnisse der projektspezifischen avifaunistischen Erfassungen	12
2.3.3.1.2	Auswertung der Meldungen der ornitho-Datenbank	13
2.3.3.1.3	Vergleich mit den Einzelnachweisen aus dem Natura 2000-Managementplan	13
2.3.4	Zustand der Vogelhabitats	14
2.3.4.1	Teilraum Waltersweier	14
2.3.4.2	Teilraum Bürgerwald-See	15
2.3.5	Prüfrelevante Eigenschaften und Empfindlichkeiten der Vogelarten aus dem detailliert untersuchten Bereich	16
2.3.5.1	Mittelspecht	16
2.3.5.2	Schwarzmilan	17
2.4	Voraussichtlich betroffene erhaltungszielgegenständliche Vogelarten	18
2.5	Sonstige für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile	19
2.6	Managementpläne / Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen	19
2.7	Funktionale Beziehungen zu anderen Natura 2000-Gebieten	21
3	Beschreibung des Vorhabens	23
3.1	Technische Beschreibung des Vorhabens	24
3.1.1	Übersicht über den Planfeststellungsabschnitt 7.1	24
3.1.2	Baumaßnahmen im Umfeld des Vogelschutzgebiets „Gottswald“	24
3.1.3	Bauzeiten	27
3.1.4	Schienenverkehrszahlen	27
3.2	Straßenverkehrszahlen	28
3.3	Wirkfaktoren	29



4	Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes	31
4.1	Beschreibung der Bewertungsmethoden	31
4.1.1	Leitfäden und spezielle Fachliteratur	31
4.1.2	Berücksichtigung von Vorbelastungen	32
4.1.3	Berücksichtigung von Maßnahmen des Natura 2000-Managementplans.....	32
4.2	Gebietsspezifische Datengrundlage	32
4.3	Durchgeführte Untersuchungen	33
4.4	Datenlücken	33
4.5	Bewertung der Beeinträchtigungen von Vogelarten Anhang I und Art. 4 Abs. 2 VSchRL.....	34
4.5.1	Mittelspecht.....	34
4.5.1.1	Baubedingte Beeinträchtigungen	34
4.5.1.2	Anlagebedingte Beeinträchtigungen	37
4.5.1.3	Betriebsbedingte Beeinträchtigungen.....	37
4.5.1.4	Zusammenführende Bewertung aller vorhabenbedingten Beeinträchtigungen	37
4.5.2	Schwarzmilan	38
4.5.2.1	Baubedingte Beeinträchtigungen	38
4.5.2.2	Anlagebedingte Beeinträchtigungen	40
4.5.2.3	Betriebsbedingte Beeinträchtigungen.....	40
4.5.2.4	Zusammenführende Bewertung aller vorhabenbedingten Beeinträchtigungen	40
5	Vorhabenbezogene Schadensbegrenzungsmaßnahme.....	41
6	Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch Zusammenwirken anderer Pläne und Projekte.....	43
7	Gesamtübersicht der zusammenwirkenden Beeinträchtigungen und Beurteilung ihrer Erheblichkeit	45
8	Zusammenfassung	47
9	Literatur und Quellen	51
10	Anhang	55

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Lage der Projektbestandteile im Kontext des gesamten Vogelschutzgebiets „Gottswald“	8
Abbildung 2:	Vorkommen von Zielvogelarten des Vogelschutzgebiets „Gottswald“ in den detailliert untersuchten Bereichen Waltersweier und Bürgerwald-See (Erfassungsjahre 2021-2022)	13
Abbildung 3:	Landschaft im detailliert untersuchten Bereich „Waltersweier“	14



Abbildung 4:	Landschaft im detailliert untersuchten Bereich „Burgerwald-See“	16
Abbildung 5:	Lage der vorgeschlagenen Maßnahmenflächen für den Mittelspecht (RPF 2016) in den Teilräumen Waltersweier und Burgerwald-See.....	20
Abbildung 6:	Lage der vorgeschlagenen Maßnahmenflächen für den Schwarzmilan (RPF 2016) in den Teilräumen Waltersweier und Burgerwald-See.....	21
Abbildung 7:	Projektbestandteile im Umfeld des Vogelschutzgebiets „Gottswald“	25
Abbildung 8:	Änderungen der summierten Schallpegel von Schiene und Straße in 9 m Höhe am Tag vom Prognose-Nullfall 2030 zum Prognose-Planfall 2030	30

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Zielarten des Vogelschutzgebiets „Gottswald“: Vergleich der Artnennungen in der VSG-VO vom 5.2.2010, im Natura 2000-Managementplan 2016 und im Standard-Datenbogen 2017.....	6
Tabelle 2:	Zugzahlen pro 24 Stunden auf den Streckenabschnitten südlich von Offenburg	27
Tabelle 3:	Potenziell relevante Wirkfaktoren.....	29
Tabelle 4:	Im konkreten Fall nicht relevante Wirkfaktoren.....	29
Tabelle 5:	Schritte des Bewertungsvorgangs	31
Tabelle 6:	Übersicht über die durchgeführten Untersuchungen im Wirkraum des Vorhabens.....	33
Tabelle 7:	Übersicht über die geprüften vorhabenbedingten Wirkungen auf den Mittelspecht ...	34
Tabelle 8:	Übersicht über die geprüften vorhabenbedingten Wirkungen auf den Schwarzmilan .	38
Tabelle 9:	Bewertungsergebnisse für den Mittelspecht	45
Tabelle 10:	Bewertungsergebnisse für den Schwarzmilan	45

ANHANG

- Standard-Datenbogen des Vogelschutzgebiets DE 7513-442 „Gottswald“
- Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“: Auszug aus Anlage 1, Teil III zur Verordnung des Ministeriums für Ernährung und ländlichen Raum Baden-Württembergs zur Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten (VSG-VO) vom 5. Februar 2010: Gebietsbezogene Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“

ANLAGEN

- Unterlage 16.3.2: Übersichtskarte (Karte 1)
- Unterlage 16.3.3: Lebensraumtypen und Arten/Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele (Karte 2)
- Karte 3 (Maßnahmen zur Schadensbegrenzung/verbleibende Beeinträchtigungen) entfällt. Es wurde kein Maßnahmenbedarf ermittelt.



ABKÜRZUNGEN

ABS:	Ausbaustrecke
B:	Bundesstraße
BAB:	Bundesautobahn
BNatSchG:	Bundesnaturschutzgesetz
bzw.:	beziehungsweise
DB:	Deutsche Bahn
dB(A):	Dezibel, angegeben nach „A-Bewertung“ des Frequenzspektrums
EBA:	Eisenbahn-Bundesamt
ebd.	ebenda
FFH-Gebiet:	Gemäß FFH-Richtlinie geschütztes Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung
FFH RL:	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie oder Habitat-Richtlinie)
K:	Kreisstraße
L:	Landesstraße
LUBW:	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
HNB:	Höhere Naturschutzbehörde
MAP:	Managementplan
Nr.:	Nummer
NBS:	Neubaustrecke
NSG:	Naturschutzgebiet
PfA:	Planfeststellungsabschnitt
RL:	Rote Liste
RLS-19:	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RP:	Regierungspräsidium (hier RPF: Regierungspräsidium Freiburg)
Rtb:	Rheintalbahn
s.:	siehe
S.	Seite
SPA:	EU-Vogelschutzgebiet (<u>S</u> pecial <u>P</u> rotection <u>A</u> rea)
vgl.:	vergleiche
VO:	Verordnung
VSchRL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutz-Richtlinie)



1 Anlass und Aufgabenstellung

Der Aus- und Neubau der Bahnstrecke Karlsruhe – Basel ist Teil des europäischen Ausbaukonzepts der Achsen Rotterdam – Genua und Paris – Bratislava.

Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs eingestuft (vgl. Anlage 2 – Projektlisten Schiene zum BVWP 2030, lfd. Nr. 5, Projekt-Nr. 2-005-V02). Das Projekt dient auch der Umsetzung des sog. Deutschland-Taktes. Die DB InfraGO AG ist im Auftrag des Bundes als Vorhabenträgerin für die Planung und Realisierung des Vorhabens zuständig.

Der Streckenabschnitt 7 erstreckt sich von Appenweier bis nach Kenzingen und ist in vier Planfeststellungsabschnitte eingeteilt. Der hier betrachtete Planfeststellungsabschnitt 7.1 erstreckt sich von Appenweier im Norden über Offenburg bis Hohberg im Süden. Das Projekt umfasst eine Neubaustrecke und den Ausbau der bestehenden Rheintalbahn. Für die Neubaustrecke ist eine Untertunnelung westlich des Stadtkerns von Offenburg sowie südlich der Stadt eine oberirdische Trassenführung parallel zur Bundesautobahn 5 geplant (vgl. Unterlage 1.1: Erläuterungsbericht Technische Planung)

Das Europäische Vogelschutzgebiet (im Folgenden SPA: „*Special Protection Area*“) DE 7513-441 „Gottswald“ umfasst eine Gesamtfläche von 2.208,32 ha (vgl. Unterlage 16.3.2: Übersichtskarte). Das SPA wird vollständig untertunnelt. An zwei Stellen sind zur Tunnelherstellung Baumaßnahmen in Gebietsnähe erforderlich (vgl. Kap. 3.1.2).

Nach § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Da sich vorhabenbedingte Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets nicht offensichtlich ausschließen lassen, ist zur Bewertung ihrer Erheblichkeit eine vertiefende FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) erforderlich.

Das Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“ überschneidet sich räumlich mit dem FFH-Gebiet DE 7513-341 „Untere Schutter und Unditz“. Das FFH-Gebiet besitzt eigenständige Erhaltungsziele und Abgrenzungen. Es weist im Hinblick auf das geprüfte Vorhaben unterschiedliche Betroffenheiten auf und wird deshalb in der separaten Unterlage 16.2 behandelt.

Inhalt und Aufbau der vorliegenden Unterlage richten sich nach den Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA 2022a, 2022b). Darüber hinaus werden die Standards der etablierten Fachpraxis bezüglich der Umsetzung des § 34 BNatSchG in Deutschland sowie die Hinweise der Europäischen Kommission über die „Prüfung von Plänen und Projekten in Bezug auf Natura-2000-Gebiete – Methodik-Leitlinien zu Artikel 6 Absätze 3 und 4 der FFH-Richtlinie 92/43/EWG“ im Stand vom 28.10.2021 berücksichtigt (EU-Kommission 2021).



Die im Text eingebetteten Abbildungen sind für die Bildschirmansicht, d.h. ggf. unter Einsatz der Zoomvergrößerung konzipiert. Damit sollen ständige Wechsel zu großflächigen Plänen und störende Unterbrechungen des Leseflusses vermieden werden.



2 Beschreibung des Schutzgebietes und der für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile

Das SPA DE 7513-442 „Gottswald“ wurde im September 2007 als „Besonderes Schutzgebiet“ ausgewiesen (vgl. Standard-Datenbogen 2017). Mit der Verordnung des Ministeriums Ländlicher Raum Baden-Württemberg Verordnung des Ministeriums Ländlicher Raum zur Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten (VSG-VO)¹ wurde es ab dem 05. Februar 2010 als Europäisches Vogelschutzgebiet unter Schutz gestellt. Für die Bewirtschaftung (d.h. das Management) des Gebietes ist das Regierungspräsidium Freiburg zuständig. Der aktuell gültige Natura 2000-Managementplan wurde im Zeitraum 2011-2014 bearbeitet und 2016 fertig gestellt. Die Endfassung wurde am 23. Januar 2017 von der zuständigen Behörde bekanntgegeben.

Die folgenden Informationen stammen im Wesentlichen aus dem gemeinsamen Managementplan für das Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“, das Vogelschutzgebiet DE 7513-441 „Kinzig-Schutter-Niederung“ und das FFH-Gebiet DE 7513-341 „Untere Schutter und Unditz“ (RPF 2016). Soweit neuere, für die Fragestellung relevante Quellen vorliegen (z.B. Standard-Datenbogen Mai 2017, Aktualität zuletzt am 22.02.2024 überprüft) werden diese ebenfalls herangezogen.

Die aktuellen Verhältnisse im detailliert untersuchten Bereich wurden durch avifaunistische Erfassungen im Zeitraum 2018-2022² ermittelt (Unterlage 17.1.3.2: Anhang 2, im Folgenden: GÖG 2023a). Für die Verträglichkeit des Vorhabens relevante Eigenschaften der Vogelhabitate wurden 2023 ergänzend durch eigene Geländebegehungen dokumentiert (vgl. Kap. 2.3).

2.1 Übersicht über das Schutzgebiet

Das Vogelschutzgebiet „Gottswald“ befindet sich in der kontinentalen biogeografischen Region des Netzes Natura 2000 und ist insgesamt 2.208,32 ha groß (Standard-Datenbogen 2017). Es erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung von Hesselhurst bis Schutterwald über eine Länge von ca. 9,2 km (Luftlinie). Es setzt sich zu 98 % aus Wäldern (96 % Laubwald, 2 % Mischwald) zusammen. Die übrigen Anteile verteilen sich auf Grünländer, Siedlungen und Verkehrswege (ebd.). Das gesamte SPA befindet sich westlich der bestehenden Rheintalbahn. Es wird durch die BAB 5, die L 98 und die B 33a zerschnitten (vgl. Unterlage 16.3.2: Übersichtskarte des SPA „Gottswald“).

Das Vogelschutzgebiet liegt in der Rheinaue. Bei den oberflächennahen Sedimenten handelt es sich um quartäre Talauffüllungen. Dementsprechend prägen sandig-kiesige Ablagerungen im Wechsel mit Feinsand, Schluff und Ton den Untergrund. Weite Teile des Gebietes werden

¹ Verordnung des Ministeriums Ländlicher Raum zur Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten (VSG-VO) gültig ab dem 26.02.2010, zuletzt geändert durch Art. 129 der Verordnung vom 21.12.2021 (GBl. 2022, S. 1, 16) <https://www.landesrecht-bw.de/perma?d=iir-VogelSchVBWV2Anlage-G3>

² Im Rahmen der fortschreitenden Konkretisierung der Planung kam es zu Anpassungen einzelner technischer Maßnahmen, die eine Erweiterung der Untersuchungsräume erforderlich machten.



von grundwasserbeeinflussten Böden dominiert. Aufgrund der eingeschränkten Eignung dieser Böden für den Ackerbau nehmen Waldflächen dort einen höheren Anteil ein als in der umliegenden Landschaft. Für den Gottswald sind Eichen-Hainbuchenwälder, Traubenkirschen-Erlen-Eschen-Sumpfwälder, Erlen-Eschen-Auwälder und Erlen-Bruchwäldern zwar charakteristisch, als Folge der Entwässerung durch zahlreiche Gräben ist aber der Anteil dieser Waldtypen zurückgegangen. Aktuell findet auf vielen Flächen ein forstlicher Umbau zu eichendominierten Beständen statt.

Im Standard-Datenbogen (2017) werden folgende Faktoren als Bedrohungen und Belastungen innerhalb bzw. außerhalb des SPA angegeben. Die Reihenfolge in der Auflistung entspricht der Bedeutung des jeweiligen Faktors:

- B02.02: Einschlag, Kahlschlag (innerhalb)
- D01.02: Straßen, Autobahn (innerhalb)
- E01: Siedlungsgebiete, Urbanisation (außerhalb)
- E02: Industrie- und Gewerbegebiete (außerhalb)
- G01: Sport und Freizeit (Outdoor-Aktivitäten) (innerhalb)
- J02: Anthropogene Veränderungen der hydraulischen Verhältnisse (innerhalb)

Für detaillierte Angaben zu spezifischen Belastungen der Vogelarten wird auf den Natura 2000-Managementplan (RPF 2016) verwiesen.

2.2 Überblick über die Erhaltungsziele und den Schutzzweck des Schutzgebietes

Das SPA ist gemäß der Verordnung des Ministeriums Ländlicher Raum Baden-Württemberg zur Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten (VSG-VO) vom 5. Februar 2010 geschützt. Eine Ausweisung als Schutzgebiet im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG hat nicht stattgefunden. Dementsprechend liegen keine „Schutzzwecke“ im Sinne einer NSG-Verordnung vor. Im SPA sind keine Naturschutzgebiete eingeschlossen. Die Erhaltungsziele des SPA ergeben sich deshalb aus § 3 in Verbindung mit der Anlage 1, Teil III der VSG-VO („Gebietsbezogene Erhaltungsziele“) sowie ergänzend aus dem Standard-Datenbogen und dem Natura 2000-Managementplan (RPF 2016).

In Anlage 1, Teil III der VSG-VO werden für die einzelnen SPA Baden-Württembergs „gebietsbezogene Erhaltungsziele“ aufgelistet. Darin werden auf Artniveau stichwortartig einige allgemeine Voraussetzungen zur Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands der einzelnen Vogelarten benannt. Die jeweiligen Textblöcke sind für alle SPA Baden-Württembergs identisch und haben keinen Bezug zur besonderen Situation in den einzelnen Gebieten. Ein Auszug aus der Anlage 1, Teil III der Verordnung mit den Seiten, die das SPA „Gottswald“ betreffen, findet sich im Anhang der vorliegenden Unterlage.

2.2.1 Überblick über die im Gebiet geschützten Vogelarten

Die folgenden Vogelarten werden im Standard-Datenbogen (2017) aufgeführt:



Arten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie:

- Eisvogel (*Alcedo atthis*) (Brutvogel) (Code A229)
- Grauspecht (*Picus canus*) (Brutvogel) (Code A234)
- Mittelspecht (*Dendrocopos = Dendrocoptes medius*) (Brutvogel) (Code A238)
- Schwarzmilan (*Milvus migrans*) (Brutvogel) (Code A073)
- Schwarzspecht (*Dryocopus martius*) (Brutvogel) (Code A236)
- Wespenbussard (*Pernis apivorus*) (Brutvogel) (Code A072)

Zugvogelarten, die gemäß Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie im Gebiet geschützt werden:

- Baumfalke (*Falco subbuteo*) (Brutvogel) (Code A099)
- Hohltaube (*Columba oenas*) (Brutvogel) (Code A207)

Der aktuellen Fassung des Standard-Datenbogens zufolge kommen der Baumfalke, der Schwarzmilan und der Wespenbussard im Gebiet nicht mehr vor.³ Die Datenlage hinter dieser Einschätzung wird als „M: mäßig“ eingestuft. Die Erhaltung der drei Arten und die Bedeutung des Gebiets für ihre Erhaltung in der biogeografischen Region (Feld „Gesamtbeurteilung“) werden nicht bewertet.

Die Bestandsgröße des Eisvogels wird bei fehlender Datengrundlage mit 0 Brutpaaren angegeben. Die Erhaltung der Art im Gebiet wird mit „B“ (gut) bewertet.

Die Erhaltung der übrigen Arten Schwarzspecht, Mittelspecht, Grauspecht und Hohltaube wird mit „B“ (gut) bewertet. Das Gebiet stellt mit 63 Brutpaaren des Mittelspechtes eines der bedeutendsten Dichtezentren der Art in Baden-Württemberg dar (ebd.).

In der Anlage 1, Teil III der VSG-VO werden „gebietsbezogene Erhaltungsziele“ für die Brutvogelarten Baumfalke, Grauspecht, Hohltaube, Mittelspecht, Schwarzmilan, Schwarzspecht und Wespenbussard aufgelistet (vgl. Anhang der vorliegenden Unterlage).

Im Natura 2000-Managementplan (RP Freiburg 2016) wird erwähnt, dass der Baumfalke, der Schwarzmilan und der Wespenbussard im Rahmen der Planbearbeitung im SPA „Gottswald“ nicht nachgewiesen wurden. Mit Verweis auf Vorkommen im angrenzenden SPA „Kinzig-Schutter-Niederung“, auf die großen Aktionsradien dieser Arten und das Vorhandensein von geeigneten Habitaten im SPA „Gottswald“ wurden die drei Arten dennoch im Managementplan berücksichtigt (RPF 2016, S. 120).

Wie aus Tabelle 1 hervorgeht, stimmen die Angaben aus der Schutzgebietsverordnung (seit 2010 unverändert gebietsbezogene Erhaltungsziele), aus dem Natura 2000-Managementplan (RPF 2016) und aus dem Standard-Datenbogen (2017) nicht vollständig überein.

Von den insgesamt acht Arten, die in mindestens einer drei Quellen benannt bzw. behandelt werden, bestehen für die vier Arten Baumfalke, Eisvogel, Schwarzmilan und Wespenbussard Abweichungen (farblich hervorgehobene Felder in Tabelle 1). Aus Gründen der

³ Eintrag NP: „Falls eine Art in dem Gebiet nicht mehr vorkommt, ist ein „x“ einzutragen“



Rechtssicherheit werden im Folgenden die acht genannten Brutvogelarten berücksichtigt, so weit sie von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein könnten.

Tabelle 1: Zielarten des Vogelschutzgebiets „Gottswald“: Vergleich der Artnennungen in der VSG-VO vom 5.2.2010, im Natura 2000-Managementplan 2016 und im Standard-Datenbogen 2017

Quellen: Anlage 1, Teil III der Verordnung des Ministeriums für Ernährung und Ländlichen Raum zur Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten (VSG-VO), Natura 2000-Managementplan (RPF 2016), Standard-Datenbogen (Stand Mai 2017)

Vogelart (Status)	Erhaltungsziel gemäß Anlage 1, Teil III VSG-VO	Erhaltungsziel nach Managementplan RPF 2016	Standard-Datenbogen 2017
Baumfalke (Brutvogel)	ja	ja	nein
Eisvogel (Brutvogel)	nein	ja	ja
Grauspecht (Brutvogel)	ja	ja	ja
Hohltaube (Brutvogel)	ja	ja	ja
Mittelspecht (Brutvogel)	ja	ja	ja
Schwarzmilan (Brutvogel)	ja	ja	nein
Schwarzspecht (Brutvogel)	ja	ja	ja
Wespenbussard (Brutvogel)	ja	ja	nein

Aufgrund der Ausdehnung des Vogelschutzgebiets liegen die Vorkommen mancher Arten in großen Entfernungen vom potenziellen Wirkraum des geprüften Vorhabens. Für die Zwecke der vorliegenden FFH-VP wurden nur diejenigen Informationen ausgewertet, die zur Einordnung der Vogelvorkommen aus dem Wirkraum des Vorhabens im Kontext des gesamten Gebietes benötigt werden. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle auf eine Wiedergabe von detaillierten Informationen zu ökologischen Eigenschaften, Gefährdungen und Erhaltungszuständen von Arten verzichtet, die nur außerhalb der möglichen Reichweite der Auswirkungen des Vorhabens vorkommen. Für diesbezügliche Informationen wird auf die vollständige Beschreibung im Natura 2000-Managementplan (RPF 2016) verwiesen. Auf die ökologischen Ansprüche der Arten, die im detailliert untersuchten Bereich (vgl. Kap. 0) vorkommen, wird im Kapitel 2.3.5 eingegangen.



2.3 Detailliert untersuchter Bereich

Hinweis zum Aufbau der vorliegenden Unterlage

In der FFH-VP wird der detailliert untersuchte Bereich nach etablierter Praxis anhand der maximalen Reichweiten der Wirkfaktoren des Vorhabens abgegrenzt. Die Relevanz der vorhabenspezifischen Wirkfaktoren leitet sich aus den Empfindlichkeiten der im Raum zu erwartenden, erhaltungszielgegenständlichen Vogelarten ab. Der detailliert untersuchte Bereich wird durch Verschneidung der Vogelvorkommen im SPA mit dem Wirkraum des Vorhabens abgegrenzt.

Die neue Mustergliederung für die FFH-VP von Bahnprojekten (EBA 2022b) sieht erst im Kapitel 3 eine Beschreibung des Vorhabens und seiner Wirkfaktoren vor. Auf die ausgewerteten Vogeldaten soll in den Kapiteln 4.2 und 4.3 eingegangen werden. Eine Wiedergabe der aufeinander aufbauenden Arbeitsschritte „Allgemeine Beschreibung des Natura 2000-Gebiets“, „Vorstellung des Projektes“, Bestimmung der relevanten Wirkfaktoren“, „Abgrenzung des detailliert untersuchten Bereiches“ und „Beschreibung der Vogelvorkommen im detailliert untersuchten Bereich“ ist deshalb im Kapitel 2.3 ohne Vorgriff auf Sachverhalte, die erst in späteren Kapiteln zu behandeln sind, nicht möglich.

Nach der bisherigen Fassung der Mustergliederung (EBA 2005, Anhang IV-1) wurde der detailliert untersuchte Bereich im Kapitel 4.1 behandelt. Dies ermöglichte den Rückgriff auf die Beschreibung der Wirkfaktoren aus Kapitel 3 und damit eine besser nachvollziehbare Begründung seiner Abgrenzung und der dort durchgeführten Erfassungen.

Die für die Zwecke der FFH-VP erforderlichen Informationen werden in der Unterlage zwar gegeben, der mustergliederungskonforme Aufbau der vorliegenden Unterlage weicht aber von der Abfolge der Herleitungsschritte ab, die zur Begründung der Abgrenzung des detailliert untersuchten Bereichs erforderlich sind. Zur besseren Nachvollziehbarkeit für Dritte wurden die jeweils relevanten Sachverhalte im Rahmen der Bewertung der Beeinträchtigungen (Kapitel 4.5) wieder aufgegriffen und dort im Zusammenhang erläutert.

2.3.1 Gründe für die Abgrenzung des detailliert untersuchten Bereichs

Der detailliert untersuchte Bereich wurde durch Verschneidung der Empfindlichkeiten der im Raum zu erwartenden, erhaltungszielgegenständlichen Vogelarten im SPA mit dem potenziellen Wirkraum des Vorhabens abgegrenzt.

Im Vorgriff auf Informationen, die im Kap. 3.1.2 gegeben werden, sind in Abbildung 1 die baulichen Maßnahmen dargestellt, die im Bereich des Vogelschutzgebiets geplant sind. Die Tunnelstrecke der Neubaustrecke soll unter dem südöstlichen Teil des Vogelschutzgebiets verlaufen. Aufgrund der Untertunnelung werden Gebietsflächen weder temporär noch dauerhaft in Anspruch genommen. Nördlich des Gebiets wird ein Wartungsbahnhof errichtet, der ausschließlich während der Bauzeit des Tunnels benötigt wird (Teilraum Waltersweier, Ausschnitt 2 in Abbildung 1). Südlich des Gebiets ist am Fuß der Böschung der BAB 5 eine dauerhafte Auffüllung im Bereich des Bürgerwald-Sees erforderlich, um eine ausreichende



Auflast gegen einen Auftrieb der darunter verlaufenden Oströhre des Tunnels herzustellen (Teilraum Burgerwald-See⁴, Ausschnitt 3 in Abbildung 1).

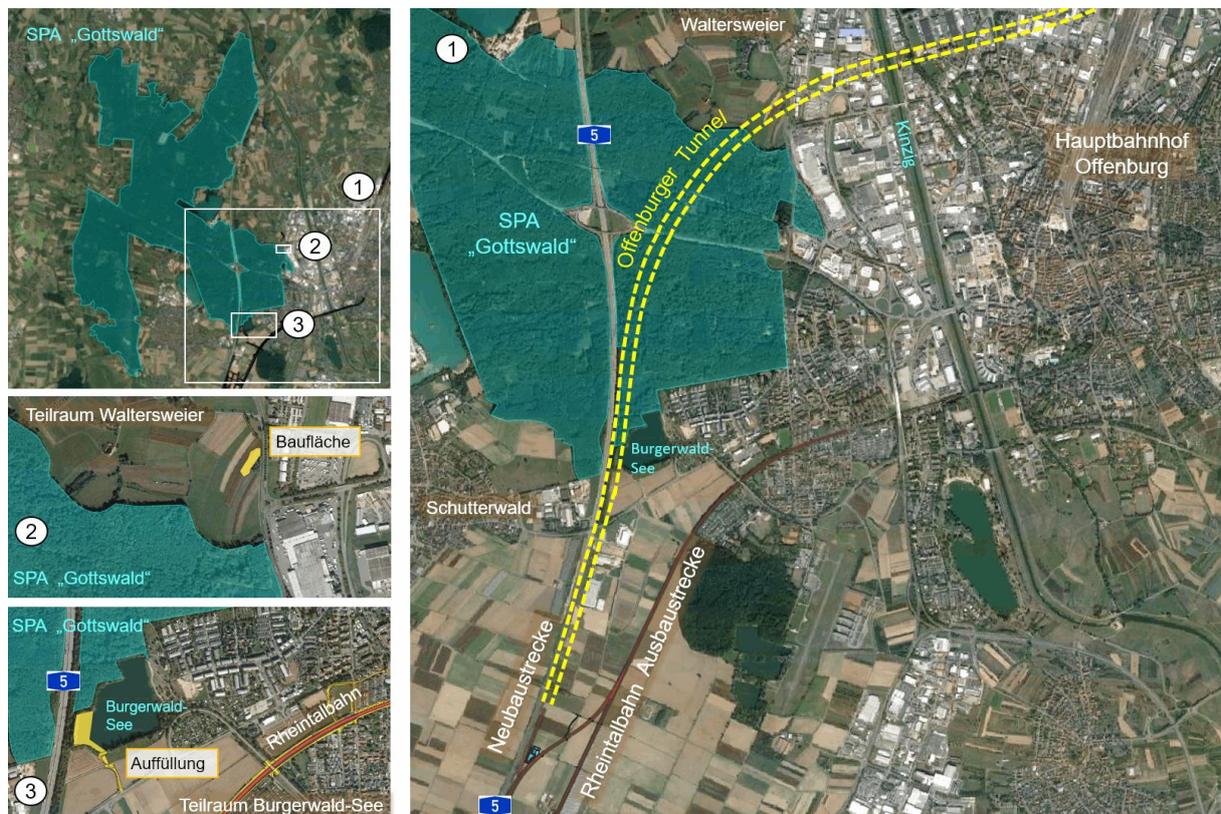


Abbildung 1: Lage der Projektbestandteile im Kontext des gesamten Vogelschutzgebiets „Gottswald“

Quellen: Technische Planung: Obermeyer 2024, Shape Vogelschutzgebiet: Daten- und Kartendienst der LUBW: <https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/q/rApox0WJDNFLS69c0707J>

Bei Schienenverkehrsprojekten ist der Verkehrslärm im Regelfall der betriebsbedingte Wirkfaktor mit der größten Reichweite. Zu den Zielarten des SPA gehören Vogelarten, die störungsanfällig gegen Lärm sind (Spechte und Hohltaube: Garniel et al. 2007, Bieringer et al. 2010). Eine Abgrenzung des detailliert untersuchten Bereichs auf der Grundlage der Reichweite des betriebsbedingten Verkehrslärms liegt deshalb nahe. Im konkreten Fall lässt sich aber aus folgenden Gründen eine betriebsbedingte Zunahme der Schallbelastung des Vogelschutzgebiets ausschließen:

- Die auszubauende Strecke der vorhandenen Rheintalbahn verläuft südöstlich des Vogelschutzgebiets in Abständen von 550 m bis 750 m. Als Folge der Verlagerung des Güterverkehrs auf die durch den Tunnel verlaufende Neubaustrecke wird der Schienenverkehr auf der Rheintalbahn zurückgehen. Da Güterzüge stärkere Schallimmissionen als der Personenverkehr verursachen, wird die Abnahme der Schallemissionen umso stärker ausfallen.

⁴ Der Burgerwald See gehört nicht zum Vogelschutzgebiet. Da er unmittelbar angrenzt, bietet er sich als markante Lokalität zur Bezeichnung des Teilraums an.

- Die beiden Tunnelröhren der Neubaustrecke gehen 1,7 km südlich des Vogelschutzgebiets in eine offene Trogstrecke (Trog Süd) über, die zunächst in tiefer Einschnittslage verläuft und anschließend zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm mit Schallschutzwänden ausgestattet ist. Durch diese Maßnahmen lässt sich dort in 1,7 km Entfernung vom SPA ein Anstieg der Schallbelastung vermeiden. Es ist daher ausgeschlossen, dass Schallimmissionen aus der Neubaustrecke südlich der Südportale bis zum Schutzgebiet reichen könnten.
- Das Nordende der Tunnelstrecke befindet sich im Bereich des Offenburger Güterbahnhofs in einer Mindestentfernung von 3 km (Luftlinie) zum SPA. Dazwischen erstrecken sich entlang des Nordrands der Stadt Offenburg quasi flächendeckend Gewerbegebiete. Es ist ausgeschlossen, dass vorhabenbedingte Schallimmissionen aus dem Bereich nördlich der Nordportale bis zum Vogelschutzgebiet reichen könnten.
- Im Bereich des Vogelschutzgebiets beträgt die Tunnelüberdeckung bis zu 25 m. Aufgrund des Abstands zur Geländeoberfläche werden oberirdisch keine Schallimmissionen bemerkbar sein.

Diese Annahmen wurden anhand der Berechnungen der Schallimmissionen im Prognose Planfall 2030 verifiziert. Sie zeigen, dass mit der Umsetzung des Vorhabens im potenziell betroffenen östlichen Teil des Vogelschutzgebiets eine lückenlose Senkung der Schallbelastung erzielt wird (Abbildung 8, Kap. 3.3). Für die Abgrenzung der detailliert untersuchten Bereiche ist folglich der betriebsbedingte Lärm nicht relevant.

Der Betrachtungsraum wurde deshalb anhand einer vorsorglich angesetzten Reichweite von 500 m für bauzeitliche Störungen abgegrenzt. Die beiden detailliert untersuchten Bereiche „Waltersweier“ und „Burgerwald-See“ werden im Zusammenhang mit der Beschreibung der potenziell betroffenen Vogelbestände vorgestellt (Abbildung 2).

2.3.2 Ausgewertete Daten

Zur Beschreibung der Vogelvorkommen im detailliert untersuchten Bereich werden Informationen vorgezogen gegeben, die nach Mustergliederung des EBA-Leitfadens (EBA 2022b) erst in den Kapiteln 4.2 und 0 zu behandeln sind.

2.3.2.1 Gebietsspezifische Informationen aus dem Natura 2000-Managementplan (RPF 2016)

Ein hoher Anteil der verfügbaren Daten über das Vogelschutzgebiet wurde im Rahmen der Erstellung seines Natura 2000-Managementplans zusammengestellt. Abweichend von der Mustergliederung für die FFH-VP von EBA 2022a werden deshalb Inhalte, deren Behandlung erst im späteren Kapitel 2.6 vorgesehen sind, vorgezogen und für die Beschreibung des detailliert untersuchten Bereichs verwendet. Dadurch lassen sich unnötige Wiederholungen vermeiden.

Im Rahmen der Erstellung des Natura 2000-Managementplans wurden im Zeitraum 2011-2014 vorliegende Informationen ausgewertet und Kartierungen durchgeführt. Für die im SPA



„Gottswald“ zu erhaltenden Arten liegen jeweils die beiden Kartensätze "Bestand- und Zielekarte – Arten der VSchRL" und "Maßnahmenempfehlungen – Arten der VSchRL" vor. Die räumlichen Abgrenzungen der Arthabitate einerseits (sog. "Lebensstätten") und der Maßnahmenflächen andererseits können zwar identisch sein, sie weichen jedoch in zahlreichen Fällen voneinander ab. Die Lebensstätten wurden in erster Linie mit Hilfe einer Potenzialanalyse definiert. Zur Abgrenzung der Maßnahmenflächen fand häufig eine ergänzende Einzelfallbetrachtung statt, bei welcher u.a. Zielkonflikte berücksichtigt wurden. Für die FFH-VP stellen die Maßnahmenflächen deshalb eine genauere Grundlage als die Lebensstätten dar (vgl. Exkurs unten). Die Maßnahmenempfehlungen des Natura 2000-Managementplans werden im Kapitel 2.6 vorgestellt.

Exkurs: Gebietsspezifische Informationen aus dem Natura 2000-Managementplan

Unter den gebietsspezifischen Informationen kommt dem Natura 2000-Managementplan des SPA eine besondere Bedeutung zu. Der Plan fasst die zum Zeitpunkt seiner Erstellung vorliegenden, abgeleiteten und ergänzend erfassten Daten zusammen. Auf dieser Grundlage grenzt der Plan Maßnahmenflächen zur Erhaltung und zur Entwicklung der Zielarten des Gebiets ab. Um die Möglichkeiten und Grenzen der Verwendung dieser Grundlagen in einer FFH-VP einzuschätzen, ist es notwendig, die eingesetzten Erfassungsmethoden näher zu betrachten. Diese landeseinheitlichen Vorgaben werden im "Handbuch zur Erstellung von Management-Plänen für die Natura 2000-Gebiete in Baden-Württemberg" beschrieben (LUBW-Handbuch 2014 bzw. LUBW 2003).

– **Lebensstätten von Arten**

Aus Effizienzgründen wurde bei den Erfassungen von Arten nach drei Intensitätsstufen differenziert.

Seltene bzw. stark gefährdete Arten wurden flächendeckend und detailliert bearbeitet. Für die meisten Arten wurde auf vorliegendes Datenmaterial zurückgegriffen und/oder stichprobenartig erfasst. Bei einigen Arten beschränkte sich die Erfassung auf die Feststellung des Artvorkommens auf Gebiets- oder Teilgebietsebene auf der Grundlage von vorliegenden Daten (LUBW-Handbuch 2014: S. 36). Umfassende Geländebegehungen zur Abgrenzung von Lebensstätten fanden für diejenigen Arten statt, die detailliert erfasst wurden. Bei Arten, die mit geringerer Erfassungsintensität bearbeitet wurden, erfolgte die Abgrenzung der Lebensstätten durch Übertragung von Stichprobenergebnissen auf vergleichbare Standorte z.B. durch Luftbildauswertung und/oder durch eine Übersichtsbegehung. Die Lebensstätten stellen folglich potenzielle Habitate dar:

"Bei der Abgrenzung sind alle relevanten Habitate und auch alle Flächen einzubeziehen, bei denen nur eine unregelmäßige Nutzung zu erwarten ist, soweit diese nicht nur zufällig ist. Im Zweifelsfall ist die Lebensstättenabgrenzung zu Gunsten der Art, das heißt größer, zu wählen." (ebd. S. 37)

– **Lebensstätten und Maßnahmenflächen**

Die Lebensstätten gehören zu den Grundlagen, die für die Planung von Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen ausgewertet wurden. Aus dem Vergleich der Lebensstätten und der Flächen, die zur Erhaltung der Zielearten des Vogelschutzgebiets "Gottswald" festgelegt wurden,



wird deutlich, dass nicht alle potenziellen Lebensstätten als geeignet für Erhaltungs- oder Entwicklungsmaßnahmen berücksichtigt wurden.

Das Verhältnis zwischen Lebensstätten und Maßnahmenflächen wird im LUBW-Handbuch 2014 wie folgt beschrieben:

"Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen werden für die vereinfacht erhobenen Arten (Stichprobenverfahren oder Gebietsnachweis) im Rahmen des Managementplans jeweils auf die gesamten Lebensstätten in einem Gebiet bezogen, sofern nicht im Einzelfall aus den Habitatstrukturdaten eine räumliche Eingrenzung der Maßnahmen vorgenommen werden kann." (LUBW-Handbuch 2014: S. 66)

Aufgrund der ergänzenden Berücksichtigung von weiteren Einzelfall-Informationen stellen die Maßnahmenflächen eine genauere Grundlage als die Lebensstätten dar. Zudem wurden bei Zielkonflikten z.B. zwischen Zielen von sich überlappenden FFH- und Vogelschutzgebieten Prioritäten gesetzt. Lebensstätten und Maßnahmenflächen können identisch sein. Dort, wo sie sich unterscheiden, bieten die Maßnahmenflächen eine zuverlässigere Grundlage für die FFH-VP.

2.3.2.2 Projektspezifische Erfassungen

Die Bestandsinformationen des Natura 2000-Managementplans sind mittlerweile über 10 Jahre alt und reichen aufgrund ihres Stichprobencharakters zur Ermittlung und Bewertung von konkreten Beeinträchtigungen durch das Vorhaben nicht aus. Im Zeitraum 2021-2022 wurden im Rahmen der Vorhabenplanung umfassende avifaunistische Erfassungen durchgeführt. Die Notwendigkeit von Erfassungen im Umfeld des SPA ergab sich aus der Anpassung einzelner technischer Aspekte während der Vorhabenplanung. Die Datenlage ist deshalb für das Vogelschutzgebiet „Gottswald“ rezenter als für andere Bereiche im PfA 7.1.

Neben den artenschutzrechtlich relevanten Arten und den für die Zwecke der Eingriffsregelung zu erfassenden Sachverhalten wurden die Zielearten des Vogelschutzgebietes erfasst (Unterlage 17.1.3.2: Anhang 2: GÖG 2023a). Das Untersuchungsprogramm wurde auf der Grundlage der Scoping-Unterlagen (Modus Consult 2016) sowie der abschließenden Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Freiburg (Protokoll vom 28.11.2017) definiert.

Die Brutvogelkartierung fand im Jahr 2021 statt und wurde nach Südbeck et al. 2005 durchgeführt. Die Erfassungen erfolgten visuell und akustisch, wobei während der Nachtkartierungen eine Klangattrappe benutzt wurde. Bei zweimaliger Feststellung von Revierverhalten in einem Abstand von mindestens einer Woche wurde auf ein Brutvorkommen geschlossen (Brutverdacht). Bei nur einmaligem Nachweis oder fehlendem Revierverhalten bzw. außerhalb der artspezifischen Brutzeiten erfolgte eine Einstufung als Nahrungsgast bzw. bei Überflügen während der artspezifischen Hauptzugzeit als Durchzügler. Im Vorfrühling 2022 wurden in der Jahreszeit, in welcher Spechte ihre Reviere abgrenzen, ergänzende Erfassungen dieser für das SPA „Gottswald“ besonders wichtigen Artengruppe vorgenommen. Horstbäume wurden während der Brutvogelkartierungen erfasst (für Methoden und Erfassungstermine vgl. GÖG 2023a).



Im Juli 2023 fanden Geländebegehungen durch das Kieler Institut für Landschaftsökologie statt. Ein besonderes Augenmerk galt dabei der Überprüfung des Zustands der Vogelhabitate im Bereich der erfassten Vorkommen von Zielarten des Vogelschutzgebiets und des Zustands der im Natura 2000-Managementplan abgegrenzten Maßnahmenflächen. Sachverhalte, die für die Ermittlung und Bewertung von Beeinträchtigungen von Relevanz sind (z.B. Vorbelastungen durch ausgeübte Nutzungen), wurden fotografisch dokumentiert. Die Ergebnisse der Geländebegehungen sind in die vorliegende Unterlage eingeflossen.

2.3.2.3 Datenbank ornitho.de

Ergänzend wurden die auf der Internetplattform „ornitho.de“ des Dachverbands Deutscher Avifaunisten (DDA) e.V. gespeicherten Vogelbeobachtungen gesichtet. Die Datenbankauswertung bezog sich auf den Zeitraum 01.01.2018 bis 20.10.2023. Mit der Sichtung der ornitho-Daten wurde überprüft, ob neuere Hinweise auf prüfrelevante Vogelarten vorliegen. Dieser Arbeitsschritt diente – neben den habitatbezogenen Geländebegehungen im Sommer 2023 – der Einschätzung von relevanten Entwicklungen im Arteninventar des SPA und seines Umfeldes.

Dabei ist zu beachten, dass der Datenbestand von „ornitho.de“ auf freiwilligen Meldungen von Gelegenheitsbeobachtungen basiert. Es handelt sich somit nicht um systematisch erhobene Daten. Aus den gemeldeten Beobachtungen können nur Hinweise auf Entwicklungen des Arteninventars im Gebiet und in seinem Umfeld entnommen werden. Für die FFH-VP sind Hinweise auf zusätzliche, bislang aus dem Betrachtungsraum nicht bekannten Arten von Relevanz. Arten, die bei den projekteigenen Erfassungen festgestellt wurden, werden auch ohne Meldungen bei ornitho.de berücksichtigt.

2.3.3 Avifaunistische Verhältnisse im detailliert untersuchten Bereich

2.3.3.1 Arteninventar

2.3.3.1.1 Ergebnisse der projektspezifischen avifaunistischen Erfassungen

In den detailliert untersuchten Bereichen wurden im Frühling 2022 im Teilraum „Waltersweier“ zwei und im Teilraum „Burgerwald-See“ ein Brutzeitvorkommen des Mittelspechtes festgestellt (Abbildung 2).

Im Teilraum „Waltersweier“ wurde an einem Termin am Waldrand ein Schwarzmilan-Paar beobachtet, das von einem Horstbaum aufflog. Verpaarte Schwarzmilane führen über ihrem Horst sehr auffällige Balzflüge aus, die im konkreten Fall nicht beobachtet wurden. Hinweise auf eine Brut liegen ebenfalls nicht vor. An einigen weiteren Terminen der Brutvogelkartierung wurden Schwarzmilane bei der Jagd über das angrenzende Offenland beobachtet. Schwarzmilane nutzen als Ruheplätze Horste, die von anderen Vögeln angelegt wurden. Im Umfeld wurden weitere Nester von Rabenkrähen festgestellt. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass das Milanpaar als Ruheplatz einen Horst nutzte, das von anderen Vogelarten gebaut wurde, und das Umfeld als Jagdgebiet nutzte. Für den Schwarzmilan wird deshalb von einem Status als Nahrungsgast ausgegangen.



Von den übrigen Zielarten des Vogelschutzgebiets gelangen keine Nachweise Abbildung 2.

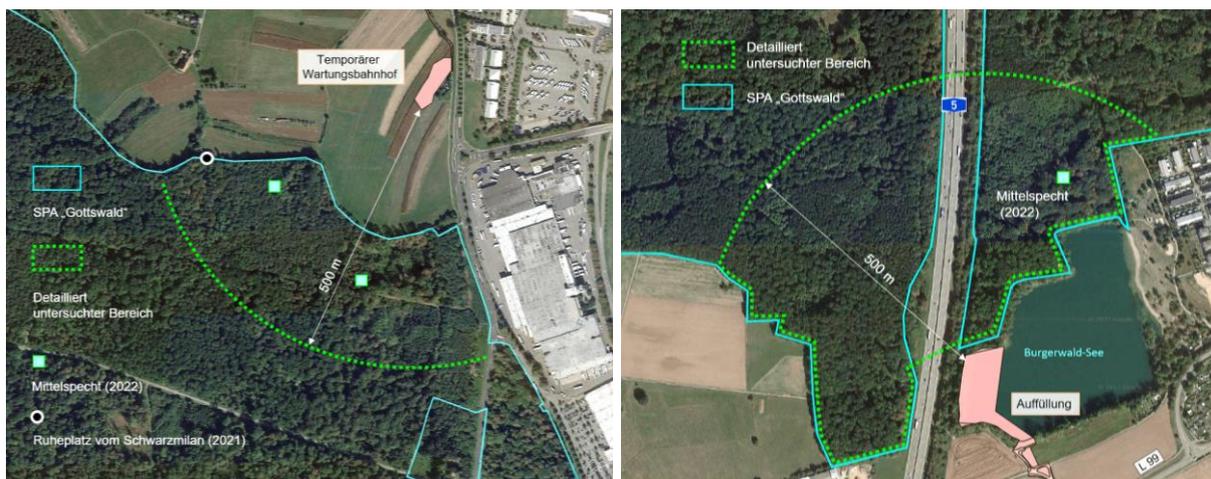


Abbildung 2: Vorkommen von Zielvogelarten des Vogelschutzgebiets „Gottswald“ in den detailliert untersuchten Bereichen Waltersweier und Burgerwald-See (Erfassungsjahre 2021-2022)

Quellen: Vogeldaten: GÖG 2023a; technische Planung: Obermeyer 2024

2.3.3.1.2 Auswertung der Meldungen der ornitho-Datenbank

Aus dem Zeitraum 2018-2023 liegen in der ornitho-Datenbank für das Vogelschutzgebiet nur Beobachtungen des Mittelspechtes vor. Die gemeldeten Sichtungen stammen aus Waldparzellen in größeren Entfernungen der detailliert untersuchten Bereiche.

In der westlich des SPA „Gottswald“ angrenzenden Niederung der Schutter wurden Schwarzmilane im Zeitraum 2018-2023 regelmäßig bei der Jagd beobachtet (4 bis 5 km westlich der detailliert untersuchten Bereiche). Auf diesen Schwerpunkt außerhalb des hier betrachteten Gebiets weist bereits der Natura 2000-Managementplan hin (RPF 2016).

Von den übrigen Zielarten liegen aus dem SPA „Gottswald“ und seinem nahen Umfeld keine Meldungen vor.

2.3.3.1.3 Vergleich mit den Einzelnachweisen aus dem Natura 2000-Managementplan

Der Vergleich mit den Waldvogeldaten aus dem Zeitraum bis 2011 (inkl.), die als Grundlage des Managementplans zusammengetragen wurden, zeigt, dass das Arteninventar in den detailliert untersuchten Bereichen und ihrem Umfeld über die Jahrzehnte weitgehend stabil ist. Im südlichen Bereich des SPA wurden in erster Linie Mittelspechte inventarisiert. Aus der Zeit bis 2011 liegen lediglich jeweils ein Nachweis des Grauspechtes und des Schwarzspechtes vor (RPF 2016: Bestands- und Zielekarte Arten der VSchRL Teilkarten 2a, 2b, 2c). Das Schwarzspecht-Vorkommen lag außerhalb des detailliert untersuchten Bereichs „Waltersweier“. Das Grauspecht-Vorkommen befand sich innerhalb des detailliert untersuchten Bereichs „Burgerwald-See“ und konnte bei den projekteigenen Erfassungen nicht bestätigt werden.

2.3.4 Zustand der Vogelhabitate

2.3.4.1 Teilraum Waltersweier

Südlich des Offenburger Ortsteils Waltersweier wird im Bereich des Gewanns "In der Spöck" eine Baufläche für einen Wartungsbahnhof benötigt. Nach der Bauzeit wird die Ackerfläche in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Der geringste Abstand zwischen Baufläche und Gebietsgrenze beträgt ca. 220 m.



Abbildung 3: Landschaft im detailliert untersuchten Bereich „Waltersweier“

Quellen: Fotos KfL 2023, Schwarzmilan-Beobachtung im Jahr 2021 (GÖG 2023a)

Das Foto 1 in Abbildung 3 wurde vom Süden der bauzeitlich benötigten Fläche aus aufgenommen. Die landwirtschaftliche Nutzung des Gewanns ist sehr kleinteilig. Die unterschiedlich getakteten Bewirtschaftungsabläufe sind für die Entwicklung von Feldmäusepopulationen prinzipiell günstig, was die Attraktivität der Feldflur südlich von Waltersweier für Schwarzmilane erklären kann.

Als Folge von rezenten forstwirtschaftlichen Maßnahmen kommen aktuell nur vereinzelt Altbäume im Bereich der baufeldnahen Waldflächen im SPA vor. Der Altbaubestand ist stellenweise nur als schmaler Saum am Waldrand erhalten. Auf dem Foto 2 in Abbildung 3 ist zu erkennen, dass hinter der Baumreihe am Waldrand kein hoher Baumbestand vorhanden ist. Waldeinwärts schließen sich dort junge Eichen-Aufforstungen im Stangenholzstadium an.

Die Baufläche befindet sich in geringer Entfernung vom Verkehrskreisel Römerstraße/Otto-Hahn-Straße. Jenseits der Straße erstrecken sich die Gewerbegebiete Waltersweier West 1 und 4 (Foto 3).

2.3.4.2 Teilraum Burgerwald-See

Am Westende des Burgerwald-Sees sieht die technische Planung eine partielle Auffüllung der Seesohle vor. Die davon betroffene Fläche gehört nicht zum Vogelschutzgebiet. Sie ist ca. 1,1 ha groß und befindet sich am Fuß der Böschung zur BAB 5 (Foto 1, Abbildung 4).

Der Burgerwald-See und die nördlich angrenzenden Wälder des SPA „Gottswald“ werden als Naherholungsgebiete intensiv genutzt. Das westliche Seeufer ist über einen befahrbaren Weg unterhalb der Autobahnböschung leicht erreichbar und wird in erster Linie zum Angeln genutzt. Aufgrund der starken Trittbelastung um die Bootslichegeplätze ist dort keine Bodenvegetation mehr vorhanden (Foto 1 in Abbildung 4).

Der See kann auf einem Spazierweg ufernah vollständig umrundet werden, was seine Attraktivität für Personen, die Hunde ausführen, steigert. Aufgrund der Intensität der Freizeitnutzungen besitzt das Seeufer im Vogelschutzgebiet keine Eignung für Greifvogelarten, die am Brutplatz störungsanfällig sind.

Wie südlich von Waltersweier (s. oben) wurde der Altbaumbestand teilweise beseitigt. Aktuell dominieren jüngere Baumbestände (Foto 2). Für den Schwarzspecht, der zur Anlage von Bruthöhlen Bäume mit dickeren Stämmen braucht, hat der Wald im detailliert untersuchten Bereich an Bedeutung verloren. Der Mittelspecht ernährt sich von Insekten und Spinnen, die er aus Rissen und Furchen von Baumrinden sammelt. Solche Borken entwickeln sich erst ab einem bestimmten Alter der Bäume. Aufgrund des jungen Alters des Baumbestands ist aktuell seine Eignung als Nahrungsraum für den Mittelspecht eingeschränkt.



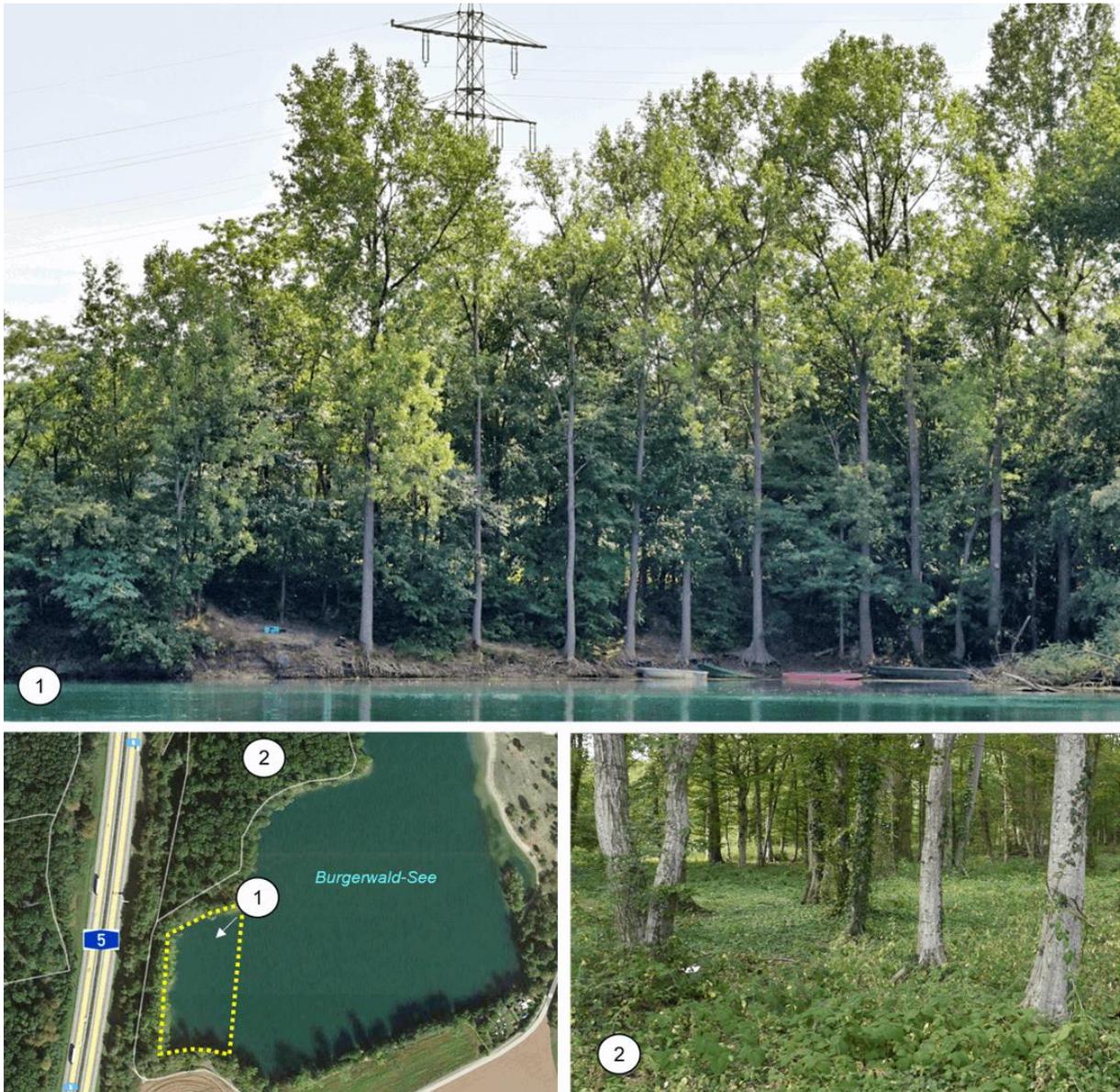


Abbildung 4: Landschaft im detailliert untersuchten Bereich „Burgerwald-See“

Quellen: Fotos KfL 2023

2.3.5 Prüfrelevante Eigenschaften und Empfindlichkeiten der Vogelarten aus dem detailliert untersuchten Bereich

2.3.5.1 Mittelspecht

Verwendete allgemeine Quellen: Bauer et al. 2005, Glutz von Blotzheim & Bauer 1994, Hölzinger & Mahler 2001, MLR & LUBW 2014

Der Mittelspecht ist ein Standvogel. Das Balzverhalten und die Revierabgrenzung setzen in der Regel im Februar ein. Die Brutzeit erstreckt sich von April bis Anfang Juni. Der Mittelspecht verteidigt sein Revier gegen Rivalen und gegen den eigenen Nachwuchs.

In Baden-Württemberg werden die höchsten Siedlungsdichten in Auenwäldern und feuchten Eichen-Hainbuchenwäldern erreicht. Die Bruthöhlen werden jedes Jahr neu an Faulstellen

und in toten Ästen insbesondere von Eichen gebaut. Ansonsten werden Weichholzarten wie Pappeln, Weiden, Schwarzerlen und Birken als Brutbäume genutzt. Die Brut findet zwar in der Regel im Wald statt, Streuobstwiesen, Parks und Gärten mit altem Baumbestand (insb. mit alten Birnenbäumen) werden ebenfalls zur Brut genutzt und zur Nahrungssuche aufgesucht (Gatter & Mattes 2008, Müller 2013).

Die Nahrungssuche findet überwiegend stochernd und klaubend, nur selten hackend statt. Bäume mit grobrissiger Borke sind hierfür besonders geeignet. Die Beute setzt sich aus stamm- und rindenbewohnenden sowie zweig- und blattbewohnenden Insekten und Spinnen zusammen. Die Nahrungsräume sind in der Regel 3 bis 5 ha groß, in suboptimalen Habitaten werden bis zu 20 ha benötigt, um den Nahrungsbedarf zu decken.

Der Mittelspecht gehört zu den Brutvogelarten mit mittlerer Störanfälligkeit gegenüber dem Lärm des Straßenverkehrs. Schallpegel über 58 dB(A) tags (berechnet nach RL S 90 für einen Immissionsort in ca. 10 m Höhe⁵) können die Eignung von Habitaten für den Mittelspecht herabsetzen (Garniel & Mierwald 2010, S. 17). Da die Art tagaktiv ist, ist der Pegel für den Tagzeitraum maßgeblich. Die Störanfälligkeit leitet sich aus der Maskierung der akustischen Signale ab, die zur Paarbildung und zur Revierverteidigung eingesetzt werden. Die störungsanfällige Lebensphase der Revierbesetzung fällt in die Wintermonate Februar und März.

Der Mittelspecht gehört nicht zu den Arten, die als besonders empfindlich gegenüber dem Lärm des Schienenverkehrs identifiziert wurden (Garniel et al. 2007, S. 230). Die Fluchtdistanz gegenüber sich frei bewegenden Personen wird auf ca. 40 m geschätzt (Bernotat & Dierschke 2021, S. 29), sie schwankt jedoch situativ sehr stark.

2.3.5.2 Schwarzmilan

Verwendete allgemeine Quellen: Bauer et al. 2005, Mebs & Schmidt 2006, MLR & LUBW 2014

Der Schwarzmilan ist ein Zugvogel, der sich in Deutschland von Mitte März bis August aufhält. Er siedelt sich häufig in der Nähe von Stillgewässern an. Seine Nahrung weist dort einen hohen Fischanteil auf. In gewässerarmen Landschaften frisst er auch andere Vögel und Mäuse, weshalb er bei der Nahrungssuche auf frisch gepflügten Feldern beobachtet werden kann (Mebs & Schmidt 2006, S. 332). Sein Aktionsraum bei der Nahrungssuche ist sehr groß und schwankt je nach Nahrungsangebot zwischen 15 und bis zu 40 km². Neben den bevorzugten Gewässern wird eine Vielzahl anderer Offenlandbiotope zur Jagd genutzt.

Schwarzmilane brüten bevorzugt in hohen Bäumen in Waldrandnähe. Nestbau und -nutzung sind opportunistisch. Die Horste werden teilweise selbst gebaut, es werden auch Horste genutzt, die von anderen Arten gebaut wurden. Manche Horste werden über mehrere Jahre genutzt, andere nach einer Brutsaison wieder aufgegeben. Oft haben die Brutpaare mehrere

⁵ Nach der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (Garniel & Mierwald 2010, S. 5) stellen 10 m einen überschlägigen Anhaltswert dar, die in etwa dem Mittelstammbereich von höhlenfähigen Bäumen entspricht. Dieser Wert charakterisiert bodenferne Immissionsorte im Gegensatz zu bodennahen Immissionsorte (ca. 1 m).



Horste, die jahrweise im Wechsel genutzt werden (Glutz von Blotzheim et al. 1989). Schwarzmilane sind tagaktiv und nächtigen in Gehölzen in Horstnähe.

Wie bei den meisten Greifvögeln besitzt die optische Wahrnehmung im Leben der Schwarzmilane eine zentrale Bedeutung. Zur Paarfindung werden Balzflüge durchgeführt. Die Balz beginnt schon am Winterquartier in Afrika und wird am Horst fortgeführt. Soweit kein Partner stirbt, führen Schwarzmilane in der Regel eine Dauerehe. Sie gehören nicht zu den Arten, für welche eine relevante Störungsanfälligkeit gegenüber dem Lärm von Schienen- und Straßenverkehr wahrscheinlich ist (Garniel et al. 2007).

Anders als ihre Artgenossen aus Afrika und Südostasien verhalten sich die europäischen Schwarzmilane am Horst scheu gegenüber Menschen. Die Fluchtdistanz gegenüber sich frei bewegenden Personen wird auf ca. 300 m geschätzt (Bernotat & Dierschke 2021, S. 26). In den Bundesländern, in denen Horstschutzzonen definiert wurden, wird für Schwarzmilane ein Bereich von 200 bis 300 m als Schutzzone um den Brutplatz benannt, in welchem Störungen während der Brutzeit zu vermeiden sind.

2.4 Voraussichtlich betroffene erhaltungszielgegenständliche Vogelarten

Von den Vogelarten, die im Standard-Datenbogen und im Natura 2000-Managementplan des Vogelschutzgebiets als Erhaltungsziele benannt werden, kommen die beiden Arten Mittelspecht (Brutvogel) und Schwarzmilan (Nahrungsgast) in den detailliert untersuchten Bereichen vor. Auf die übrigen Zielarten des SPA liegen für die detailliert untersuchten Bereiche keine aktuellen Hinweise vor.

Deutschland stellt den Schwerpunkt des europäischen Vorkommens des Mittelspechtes dar. In Baden-Württemberg liegen die Verbreitungsschwerpunkte am Oberrhein und im Neckarraum. Die Art brütet jedoch in allen größeren Laubwäldern Baden-Württembergs und wird in der Roten Liste der Brutvögel des Landes als ungefährdet eingestuft (Kramer et al. 2022). Die Größe der Mittelspecht-Population im Vogelschutzgebiet „Gottswald“ wird im Standard-Datenbogen (Mai 2017) mit 63 Brutpaaren angegeben. Die nicht isolierte, kleine Population (C) ist gut erhalten (Erhaltung B). Die Bedeutung des Gebiets für die Erhaltung der Art wird mit C bewertet.

In Baden-Württemberg brüten Schwarzmilane in den Auen von Rhein und Neckar. Die Art fehlt im Schwarzwald weitgehend und kommt sonst in Regionen mit größeren Laubwäldern vor. Der Schwarzmilan wird in der Roten Liste der Brutvögel Baden-Württembergs als ungefährdet eingestuft (Kramer et al. 2022).

Im Standard-Datenbogen (2017) wird der Bestand des Schwarzmilans im SPA „Gottswald“ mit 1 bis 3 Brutpaaren angegeben. Da im Rahmen des Natura 2000-Managementplans lediglich die Präsenz der Art im Gebiet anhand von vorliegenden Informationen ermittelt wurde (RPF 2016), entspricht diese Angabe dem Stand aus dem Zeitraum 2010-2011 ohne Durchführung von Erfassungen. Gleichzeitig wird die Art mit NP (*non present*) angegeben. Der Zustand der nicht isolierten (C), kleinen Population (C) wird nicht bewertet.



2.5 Sonstige für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile

Die Erhaltung von strukturreichen und alten Wäldern ist für die Nutzung für den Mittelspecht entscheidend.

Für den Schwarzmilan sind horstfähige Altbäume in Waldrandnähe von Bedeutung. Aufgrund der Störungsanfälligkeit der Art am Brutplatz werden Altbäume in einem Abstand von bis zu 200 m vom Waldrand benötigt. Die Kombination von Waldrand und Gewässer bzw. Feuchtgebiete ist für Schwarzmilane besonders attraktiv. Grundsätzlich ist diese Voraussetzung am Nordufer des Burgerwald-Sees erfüllt. Aufgrund des hohen Störungspegels durch verschiedene Freizeitnutzungen halten sich keine Schwarzmilane im Seeumfeld auf.

2.6 Managementpläne / Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen

Der gemeinsame Natura 2000-Managementplan für die Vogelschutzgebiete DE 7513-441 "Kinzig-Schutter-Niederung" und DE 7513-442 "Gottswald" sowie für das FFH-Gebiet DE 7513-341 "Untere Schutter und Unditz" wurde im Januar 2017 als Endfassung 2016 vom Regierungspräsidium Freiburg veröffentlicht.

Neben den Bestandserfassungen und der Abgrenzung von möglichen Standorten für Maßnahmen werden im Managementplan räumlich verortete Maßnahmenempfehlungen formuliert.

Die Maßnahmenplanung unterscheidet zwischen

- Erhaltungsmaßnahmen, die der Vermeidung von Verschlechterung des Erhaltungszustands einer Art dienen,
- Wiederherstellungsmaßnahmen, die zur Verbesserung der Situation von Arten erforderlich sind, *„die sowohl im Gebiet selbst als auch landesweit in einem ungünstigen Erhaltungszustand sind und bei denen ein Verschwinden zu befürchten ist.“* (RPF 2016, S. 193)
- Entwicklungsmaßnahmen, die dazu dienen, *„Vorkommen neu zu schaffen oder den Erhaltungszustand von Vorkommen zu verbessern. Entwicklungsmaßnahmen sind alle Maßnahmen, die über die Erhaltungsmaßnahmen hinausgehen.“* (ebd.)

Der Gesamtplan setzt sich aus einem fast 400 Seiten langen Bericht und 41 Karten zusammen. Von den Vogelarten, für die Erhaltungsziele für das SPA „Gottswald“ definiert wurden (vgl. Kap. 2.2.1), kommen die beiden Arten Mittelspecht und Schwarzmilan im detailliert untersuchten Bereich vor (Kap. 2.3.3.1). Für Informationen zu den übrigen Arten wird auf den Managementplan (RPF 2016) verwiesen.

Die Maßnahmenflächen für den Mittelspecht gehen aus Abbildung 5 hervor. Die Maßnahmenflächen sind geringfügig größer als die im Managementplan abgegrenzten potenziellen Lebensstätten der Art (zum Begriff vgl. S. 10). Die Entwicklungsmaßnahme wa 06 „Waldbesitz übergreifendes Nutzungskonzept zum Schutz von Bechsteinfledermaus und



Mittelspecht und gleichzeitiger Eichenverjüngung“ gilt für das gesamte SPA „Gottswald“ und ist in Abbildung 5 deshalb nicht dargestellt.

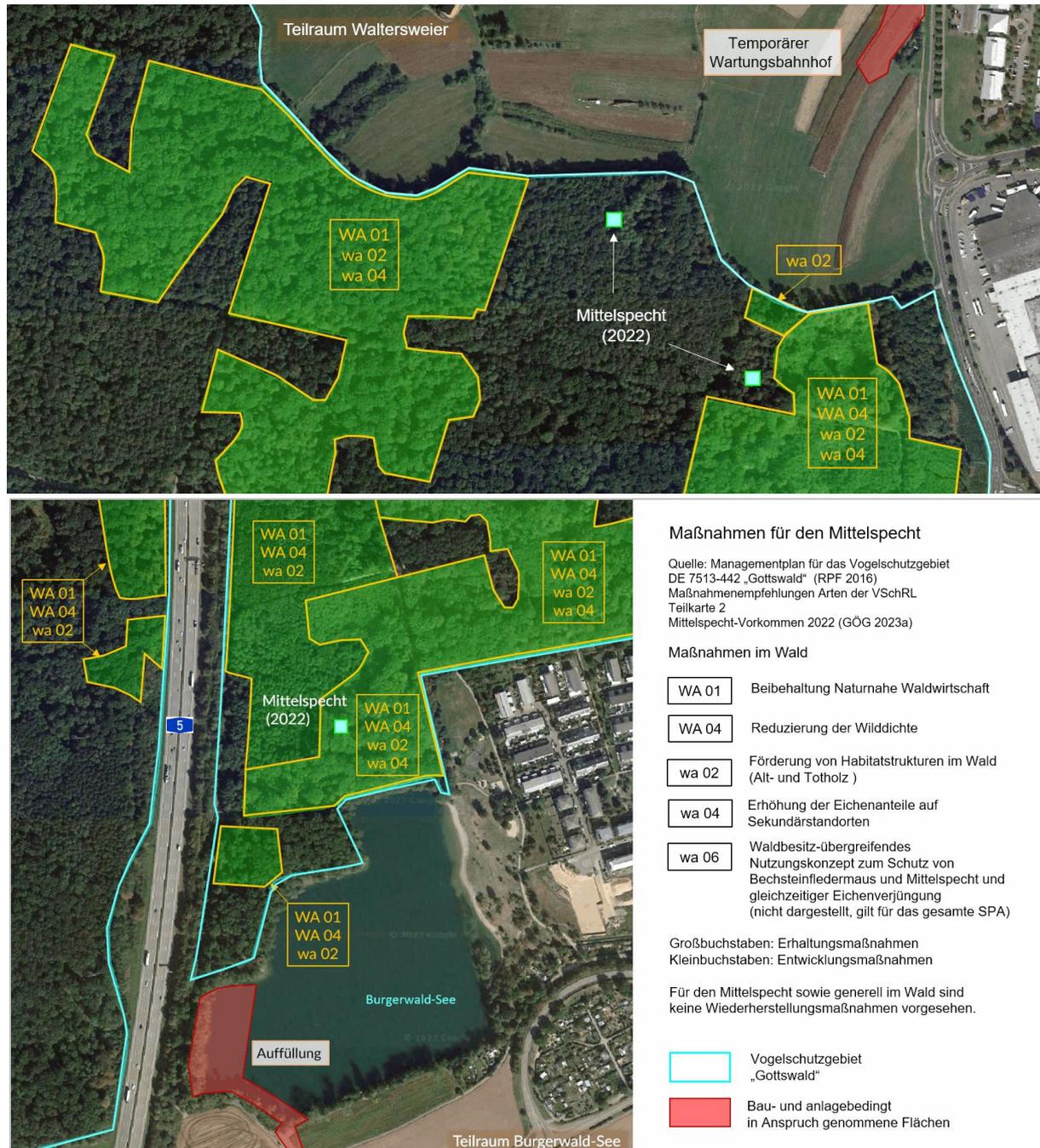


Abbildung 5: Lage der vorgeschlagenen Maßnahmenflächen für den Mittelspecht (RPF 2016) in den Teilräumen Waltersweier und Bürgerwald-See

Für die detailliert untersuchten Bereiche enthält der Managementplan auch Maßnahmenvorschläge im Bereich von potenziellen Lebensstätten des Schwarzspechts und des Grauspechtes. Die beiden Arten kommen aktuell in den untersuchten Bereichen nicht vor. Die Maßnahmenflächen für die drei Specht-Arten unterscheiden sich nur geringfügig voneinander. In den detailliert untersuchten Bereichen sind die Flächen für den

Schwarzspecht und den Grauspecht kleiner als die Maßnahmenflächen für den Mittelspecht und in diesen eingeschlossen.

Die Flächen, die für Erhaltungsmaßnahmen für den Schwarzmilan im Natura 2000-Managementplan vorgesehen sind, entsprechen den Flächen, die zur Erhaltung des Mittelspechtes vorgeschlagen werden. Für den Schwarzmilan wurde nur die Erhaltungsmaßnahme „Beibehaltung Naturnahe Waldwirtschaft“ (WA 01) räumlich konkretisiert (Abbildung 6).

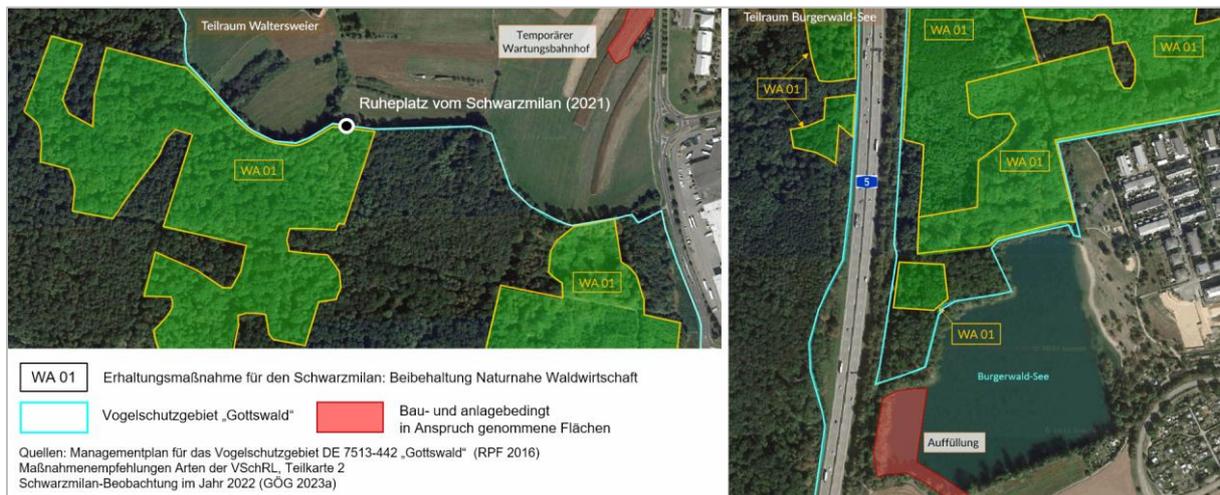


Abbildung 6: Lage der vorgeschlagenen Maßnahmenflächen für den Schwarzmilan (RPF 2016) in den Teilräumen Waltersweier und Bürgerwald-See

Die für andere Standorte empfohlenen Maßnahmen zur Lenkung von Freizeitnutzungen sind für das Ufer des Bürgerwald-Sees und die nördlich angrenzenden Wälder nicht vorgesehen. Für diesen Zweck sind im Managementplan an anderen Orten und für andere Arten die Maßnahmen SP07 „Sperrung von Wegen / ggf. Besucherinformationen“ und SP08 „Regelung von Freizeitnutzungen“ vorgesehen (RPF 2016: Maßnahmenempfehlungen Arten der VSchRL, Teilkarte 2). Daraus lässt sich rückschließen, dass diese Thematik durchaus Gegenstand der Maßnahmenplanung war und dass sie für die SPA-Flächen nördlich des Bürgerwald-Sees als nicht vordringlich bewertet wurden.

2.7 Funktionale Beziehungen zu anderen Natura 2000-Gebieten

Teilflächen des Vogelschutzgebiets sind gleichzeitig als FFH-Gebiet DE 7513-341 „Untere Schutter und Unditz“ (vgl. Unterlage 16.2) ausgewiesen. Das Vogelschutzgebiet „Gottswald“ (Unterlage 16.3) grenzt von nördlich Schutterwald bis südlich Willstätt an das Vogelschutzgebiet DE 7513-441 „Kinzig-Schutter-Niederung“ an. Die drei Natura 2000-Gebiete werden im selben Natura 2000-Managementplan behandelt (RPF 2016) (vgl. Unterlage 16.3.2: Übersichtskarte).

Während im Vogelschutzgebiet „Kinzig-Schutter-Niederung“ dem Schutz der Wiesenvögel eine besondere Bedeutung zukommt und Laubwaldhabitate mit ca. 10 % einen relativ

geringen Anteil einnehmen (Standard-Datenbogen 2017 für DE 7513-441), machen Laubwälder 96 % der Fläche des Vogelschutzgebiets „Gottswald“ aus (Standard-Datenbogen 2017 für DE 7513-442). Aus der Sicht des Waldvogelschutzes bilden die beiden Gebiete eine funktionale Einheit.

Das wenige Kilometer westlich liegende Vogelschutzgebiet DE 7512-401 „Rheinebene Nonnenweier – Kehl“ wird von Gewässern und Auwäldern geprägt und bietet auch Habitate für Spechtarten, die im Gebiet „Kinzig-Schutter-Niederung“ vorkommen.

Aufgrund der sehr großen Aktionsradien des Schwarzmilans bei der Jagd lassen sich privilegierte räumlichen Beziehungen zu weiteren Natura 2000-Gebieten nicht abgrenzen. In der westlich des SPA „Gottswald“ angrenzenden Niederung der Schutter im SPA „Kinzig-Schutter-Niederung“ werden seit längerem Schwarzmilane regelmäßig bei der Jagd beobachtet (Kap. 2.3.2.3). Es kann sich jedoch auch um Vögel handeln, die außerhalb des SPA „Gottswald“ bzw. von Natura 2000-Gebieten brüten.



3 Beschreibung des Vorhabens

Die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel ist eine der ältesten Eisenbahnverbindungen Europas. Seit dem 19. Jahrhundert verbindet sie die Ballungsräume des Rheingebietes mit dem Schweizer Raum und setzt sich als Teil der Güterzugstrecke Rotterdam–Genua weiter in die Industrieregionen Norditaliens fort.

Mit dem Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe–Basel verfolgt die DB InfraGO AG verschiedene Ziele, die in der Unterlage 1.1 des Planfeststellungsantrags wie folgt beschrieben werden:

„Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit und Sicherstellung einer flexiblen Betriebsführung: Dies ist erforderlich, um den in Zukunft steigenden Zugverkehr in diesem Verkehrskorridor zu bewältigen, auch in Verbindung mit der Erhöhung des internationalen Güterverkehrs. Außerdem wird dadurch die Schaffung zusätzlicher Schienenwegkapazität zur Ausschöpfung der prognostizierten Nachfrage sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr und damit des prognostizierten Marktpotentials sichergestellt.

Dabei kommt der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ein besonderer Stellenwert zu. Die Reisezeit zwischen Karlsruhe und Basel wird sich von ca. 100 min auf ca. 70 min reduzieren. Da die Reisezeit ein Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels ist, wird die Attraktivität der Fernreisezüge in diesem Korridor gesteigert.

Der Kapazitätsengpass kann beseitigt werden, sodass es zu einer Verbesserung des Zu- und Ablaufs zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale in der Schweiz (NEAT) kommt. Als Folge dessen können die Transportzeiten im Schienengüterverkehr verkürzt werden.

Durch den viergleisigen Streckenausbau und die damit verbundene Kapazitätserhöhung besteht die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern. Die Nahverkehrskonzepte der Siedlungsschwerpunkte können weiterentwickelt werden.

Das Vorhandensein quantitativ ausreichend bemessener Verkehrsanlagen ist insoweit ein Qualitätsmerkmal, als damit Verspätungen vermindert werden können.

Durch erweiterte und hochwertige Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln wird auch die Region an Attraktivität gewinnen.

Durch den Streckenausbau erfolgt eine verkehrliche Entlastung der Bestandsstrecke und damit einhergehend die Entlastung von Verkehrslärm und Erschütterung des vom Planvorhaben betroffenen Raums und der Ortslagen.“

Unterlage 1.1 – Erläuterungsbericht Technische Planung,
Ziele des durchgängig viergleisigen Aus- und Neubaus der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel, Kap. 1.1.4.

Die Strecke Karlsruhe-Basel setzt sich aus insgesamt neun Abschnitten zusammen. Der Streckenabschnitt 7 erstreckt sich von Appenweier bis nach Kenzingen und ist in vier Planfeststellungsabschnitte (PfA 7.1 – 7.4) unterteilt.



3.1 Technische Beschreibung des Vorhabens

3.1.1 Übersicht über den Planfeststellungsabschnitt 7.1

Der hier betrachtete Planfeststellungsabschnitt 7.1 beginnt im Norden bei Appenweier und verläuft mit dem Tunnel Offenburg nach Süden bis nach Hohberg, wo sich der Planfeststellungsabschnitt 7.2 anschließt. Die Strecken nördlich des Planfeststellungsabschnittes 7.1 gehören zum fertiggestellten Streckenabschnitt 2-6 (vgl. Unterlage 1.1, Abbildung 1: Strecken- und Planfeststellungsabschnitte Gesamtprojekt).

Im Planfeststellungsabschnitt 7.1 ist eine Neubaustrecke mit Untertunnelung westlicher Stadtteile von Offenburg geplant, die sich weiter nach Süden mit parallelem Verlauf zur BAB 5 fortsetzt. Die Tunnelstrecke soll einen wesentlichen Anteil des Güterfernverkehrs aufnehmen und damit die Lärmbelastung in Offenburg senken. Der Tunnel Offenburg hat zwei Tunnelröhren, die im Wesentlichen im Schildvortriebsverfahren hergestellt werden.

Zwischen Appenweier und Offenburg erfordert die Entmischung der Verkehre den Bau zusätzlicher Gleise und die Erstellung mehrerer Trog- und Tunnelabschnitte. Hierzu gehört der kreuzungsfreie Anschluss der beiden Tunnelröhren nördlich von Offenburg an die Rheintalbahn (Strecke 4000) und die Schnellfahrstrecke (Strecke 4280).

Südlich von Offenburg ist eine Verbindungskurve (Verbindungskurve Nord) geplant, die Quell- und Zielverkehre aus bzw. vom Offenburger Güterbahnhof mit der autobahnparallelen Neubaustrecke verbindet. Die bestehende Rheintalbahn (Strecke 4000) wird südlich der Stadt für die Zwecke des Personenfernverkehrs ausgebaut, sodass dort Fahrgeschwindigkeiten bis 250 km/h erreicht werden können.

Auf die folgenden Angaben wird in der vorliegenden Unterlage als Grundlagen der Konfliktermittlung und -bewertung Bezug genommen. Für weiterführende Informationen wird auf die Unterlage 1.1 "Erläuterungsbericht – Technische Planung" verwiesen.

3.1.2 Baumaßnahmen im Umfeld des Vogelschutzgebiets „Gottswald“

Das Vogelschutzgebiet liegt im Bereich des Tunnelabschnitts der geplanten Neubaustrecke (Abbildung 7). Der Tunnel setzt sich aus einer West- und einer Oströhre zusammen. Die Oströhre der Neubaustrecke ist 11,172 km lang, die Weströhre 8,748 km lang. Der Tunnel erreicht im Bereich des SPA „Gottswald“ unter der Bundesstraße 33a mit ca. 25 m seinen tiefsten Punkt.

Das Nordportal der Weströhre befindet sich nördlich von Bohlsbach (Strecke 4281-1, km 3,6+00) in einer Entfernung von ca. 4 km (Luftlinie) vom Nordostrand des Vogelschutzgebiets. Das Nordportal der Oströhre liegt zwischen Appenweier und Windschläg (Strecke 4281-2, km 1,1+75) in einer Entfernung von ca. 6 km (Luftlinie) im Bereich des Offenburger Güterbahnhofs. Dazwischen erstrecken sich entlang des Nordrands der Stadt Offenburg quasi flächendeckend Gewerbegebiete. Die Lage der Portale von Zuführungsgleisen aus bestehenden Strecken unterscheiden sich um wenige 100 m von den oben für die Neubaustrecke genannten Kilometern.



Die Südportale der beiden Tunnelröhren befinden sich 1,7 km südlich des Vogelschutzgebiets bei km 12,3+47 (Oströhre) bzw. km 12,3+48 (Weströhre). Sie gehen in eine offene Trogstrecke (Trog Süd) über, die zunächst in tiefer Einschnittslage verläuft und anschließend bei abnehmendem Abstand zur Geländeoberfläche zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm mit Schallschutzwänden ausgestattet ist.

Die bestehende Rheintalbahn (Ausbaustrecke) verläuft südöstlich des SPA in Abständen von 550 m bis 750 m zur Schutzgebietsgrenze. Sie wird für den Personenfernverkehr (ICE) mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 250 km/h ausgebaut. Der Streckenverlauf wird nicht verändert. Die Gleiszahl bleibt identisch. Die Gleisanlage wird vollständig erneuert. Als Folge der Verlagerung des Güterverkehrs auf die durch den Tunnel verlaufende Neubaustrecke wird der Schienenverkehr auf der Rheintalbahn zurückgehen (Tabelle 2).



Abbildung 7: Projektbestandteile im Umfeld des Vogelschutzgebiets „Gottswald“

Quelle: Abbildungshintergrund: DB Netz AG - Großprojekt Karlsruhe-Basel www.karlsruhe-basel.de

Die beiden Tunnelröhren werden in bergmännischer Bauweise unter Einsatz von zwei Tunnelbohrmaschinen hergestellt. Die Tunnelbaustelle schreitet von Süden nach Norden fort. Zur Gewährleistung einer möglichst geringen Gesamtbauzeit fangen die Bauarbeiten zum frühesten möglichen Zeitpunkt an. Als erster Schritt wird eine Startgrube in offener Bauweise hergestellt. Für die Vorbereitungen und die Inbetriebnahme der beiden Tunnelbohrmaschinen ist insgesamt ca. ein Jahr eingeplant. Hierfür werden südlich des Gewerbegebiets Hoch³ umfangreiche Flächen für verschiedene Baustelleninfrastrukturen benötigt. Diese Flächen werden aktuell als Äcker genutzt. Sie liegen zwischen der BAB 5 und der Rheintalbahn jenseits der L 99 und eines Gewerbegebiets in ca. 1,3 km Entfernung vom Vogelschutzgebiet „Gottswald“.

Der Tunnelvortrieb beginnt mit der Oströhre, die ca. 3.000 m länger ist als die Weströhre. Für den Tunnelvortrieb der Oströhre werden ca. 50 Monate und den der Weströhre ca. 37 Monate angesetzt.

Nach dem Start der Tunnelbohrmaschine in der Weströhre wird mit dem Bau der Tunnelfortsetzung nach Süden in offener Bauweise (vgl. grüner Kasten in Abbildung 7) und des daran anschließenden Trog Süd (vgl. gelber Kasten in Abbildung 7) begonnen.

Nördlich des SPA (Teilraum Waltersweier) wird während der Bauzeit eine aktuell als Acker genutzte Fläche für einen Wartungsbahnhof benötigt (vgl. Bereich 1 in Abbildung 7, s. auch Abbildung 2, links). Die Fläche liegt außerhalb des SPA in einem Mindestabstand von 220 m. Dort wird im Düsenstrahlverfahren von der Geländeoberfläche aus ein unterirdischer, sogenannter Dichtblock erstellt, in dessen Schutz nach erfolgter Einfahrt der Tunnelbohrmaschine Wartungsarbeiten (u.a. Austausch der Werkzeuge am Schneidrad der Tunnelbohrmaschine) durchgeführt werden können. Die Herstellung des Wartungsbahnhofes kann bereits vorlaufend erfolgen. Die Zufahrt zur Baustelle erfolgt über einen bestehenden Wirtschaftsweg an der Römerstraße westlich des Gewerbegebiets Waltersweier West 4. Nach der Bauzeit wird die Fläche in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Südlich des SPA (Teilraum Burgerwald-See) verläuft die östliche Tunnelröhre auf einer Länge von ca. 150 m unter dem Westufer des Burgerwald-Sees. Aus Gründen der Auftriebssicherheit für die Oströhre ist es notwendig, eine dauerhafte Auffüllung auf die vermessene Seesohle zzgl. 1,0 m vorzusehen. Der betroffene Bereich grenzt unmittelbar an die Ostböschung der BAB 5 an und reicht bis ca. 20 m an die Südgrenze des Vogelschutzgebiets heran (vgl. Bereich 1 in Abbildung 7, s. auch Abbildung 2, rechts). Die Auflast wird aus anthropogen bzw. geogen unbelastetem Grobkies oder Schotter hergestellt. Das Material wird von der Seeoberfläche mittels Bagger auf Schwimmpontons eingebracht. Für die Gesamtdauer der Maßnahme wird von ca. 9 bis 10 Wochen ausgegangen.

Mit dem **Ausbau der vorhandenen Rheintalbahn** südlich von Offenburg wird erst nach erfolgter Inbetriebnahme des Tunnels und der Neubaustrecke entlang der BAB 5 begonnen. In dieser Phase wird der gesamte Verkehr über die fertiggestellte Neubaustrecke geführt. Die Gleisbauarbeiten nördlich der Verbindungskurve fallen in den Phasen an, die im Kap. 9.2.6 von Unterlage 18-4-1 (Obermeyer 2024) als Bauzustände S06 bis S09 beschrieben sind. Für die Bauzustände S06 bis S09 wird ein Gesamtzeitraum von 24 Monaten veranschlagt, von denen 12 Monate auf die Gleisbauarbeiten an der Rheintalbahn entfallen (ebd.). Zur Gründung der Oberleitungsmasten werden Rammarbeiten durchgeführt. Inwieweit andere weniger schallintensive Verfahren zum Einsatz kommen werden, ist aktuell noch nicht festgelegt. Da die Baustelle entlang der Trasse voranschreitet, treten an einem bestimmten Standort die stärksten Belastungen an 1 bis 2 Tage bzw. max. ca. eine Woche auf (Obermeyer 2024: Unterlage 18-4-1, Kap. 9.3). Erfahrungsgemäß wird ein Mast bei Rammgründung innerhalb von zwei bis drei Stunden aufgestellt, wobei die eigentlichen Rammarbeiten jeweils ca. eine Stunde andauern (ebd. Kap. 8.2).



3.1.3 Bauzeiten

Der Baubetrieb findet tagsüber zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr statt.

Im Bereich südlich von Offenburg sollten die Rammarbeiten zur Gründung der Oberleitungsmasten ausschließlich im Tageszeitraum stattfinden (Obermeyer 2024: Unterlage 18-4-1 Kap. 10.2).

3.1.4 Schienenverkehrszahlen

Der gesamte Personen- und Güterverkehr südlich von Offenburg wird aktuell über die Rheintalbahn abgewickelt. Es fahren insgesamt 288 Züge in 24 Stunden, davon 208 Züge im Tagzeitraum und 80 im Nachtzeitraum (Betriebsprogramm Bestand 2015, zit. in Obermeyer 2024: Unterlage 18-3-1, Anhang A.1).

Tabelle 2: Zugzahlen pro 24 Stunden auf den Streckenabschnitten südlich von Offenburg

Quelle: Unterlagen 18-3-1/Anhang A.1 und 18.5.1/Anhänge B.2 und B.3 Obermeyer 2024

Abschnitte südlich Offenburg	Bestand 2015	Prognose-Nullfall 2030	Prognose-Planfall 2030 mit Deutschland-Takt
Tunnel Offenburg / Neubaustrecke nördlich der Verbindungskurve Nord	nicht vorhanden	nicht vorhanden	256
Rheintalbahn nördlich der Verbindungskurve Nord	288	344	232
Verbindungskurve Nord	nicht vorhanden	nicht vorhanden	17
Neubaustrecke südlich der Verbindungskurve Nord	nicht vorhanden	nicht vorhanden	270
Rheintalbahn südlich der Verbindungskurve Nord	288	344	219

Für das Umfeld des Vogelschutzgebiets sind die Angaben für die Rheintalbahn nördlich der Verbindungskurve Nord von Relevanz (Tabelle 2).

Im Bestand 2015 fahren 288 Züge aller Zugtypen pro 24 Stunden auf der Rheintalbahn südlich vom Offenburger Bahnhof. Im Prognose-Nullfall 2030 würde die Rheintalbahn weiterhin den gesamten Personen- und Güterverkehr aufnehmen müssen. Dabei würde die gesamte Anzahl der Züge auf 344 Züge pro 24 Stunden ansteigen, mit 233 Zügen am Tag und 111 Züge nachts.

Im Prognose-Planfall 2030 wird sich der Verkehr auf den Tunnel Offenburg (Güterverkehr) und auf die Rheintalbahn verteilen. Laut Betriebsprogramm Prognose Planfall 2030 (mit Deutschland-Takt) verteilt sich der Schienenverkehr im Umfeld des Vogelschutzgebiets (d.h. nördlich der Verbindungskurve Nord) wie folgt:

- Die durch den Tunnel geführte Neubaustrecke wird planmäßig ausschließlich für den Güterverkehr genutzt. Unter Berücksichtigung der Fahrtrichtungen Nord/Süd und Süd/Nord werden inkl. Grundlast für den Tagzeitraum 140 Güterzüge und für den Nachtzeitraum 116 Güterzüge prognostiziert.
- Die ausgebaute Rheintalbahn (Strecke 4000) soll zukünftig in erster Linie für den Personennah- und Fernverkehr eingesetzt werden. Der Güterverkehr wird quantitativ eine untergeordnete Rolle spielen und nur noch aus den Güterzügen bestehen, die von oder nach Offenburg fahren. Unter Berücksichtigung beider Fahrtrichtungen werden für den Tagzeitraum 94 Nahverkehrszüge, 73 Fernverkehrszüge (ICE) und 16 Güterzüge (inkl.



Grundlast) prognostiziert. Im Nachtzeitraum geht der Schienenverkehr auf 14 Nahverkehrszüge, 15 Fernverkehrszüge (ICE) und 7 Güterzüge zurück.

Weitere Angaben finden sich in der Unterlage 18-5-1, Anhang B.3 (Obermeyer 2024).

3.2 Straßenverkehrszahlen

Der Straßenverkehr wird auf der Ebene des PfA 7.1 vorhabenbedingt nicht verändert.

Der Straßenverkehr auf der BAB 5 und auf der L 99 (Schutterwälder Straße) sowie der Schienenverkehr auf der Rheintalbahn tragen im Ist-Zustand zur Vorbelastung im Umfeld des Vogelschutzgebiets bei. Die folgenden Verkehrsmengen werden zur Dokumentation der Vorbelastung in der FFH-VP benannt.

Eine von der BAST betriebene automatische Dauerzählstelle an der BAB 5 befindet sich ca. 0,5 km nördlich des Vogelschutzgebiets (Dauerzählstelle Nr. 8054, Offenburg).⁶ Für das Jahr 2021 werden 58.189 Kfz/24 h bei einem Lkw-Anteil von 20 % angegeben. An manchen Tagen werden höhere Verkehrsmengen festgestellt (Verkehrszählung vom 29.12.2021: zwischen AS Offenburg und AS Lahr (Zählstelle Nr. 82837): 64.782 Kfz/24 h bei einem Lkw-Anteil von 17,86 %).⁷ Im Prognose Nullfall 2030 ist auf der BAB 5 mit einer Verkehrsmenge in der Größenordnung von 66.000 DTV zu rechnen (Unterlage 18.6.1, Kap. 3.2, Obermeyer 2024).

Für den Abschnitt der L 99 südlich des Bürgerwald-Sees gibt die Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg für 2015 eine Verkehrsmenge von 11.526 Kfz pro 24 Stunden mit Schwerverkehrsanteil von 2,8% an. Nach jüngsten verfügbaren Zahlen (Zugriff am 23.02.2024) beträgt die Verkehrsmenge von 12.175 Kfz pro 24 Stunden.⁸

⁶ https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html;jsessionid=18D206885D85EFCAE182A89E4FBCBC00.live11293?nn=1819516&cms_detail=8054&cms_map=0

⁷ Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg: <https://www.svz-bw.de/verkehrszaehlung>

⁸ Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg: Zählstelle 84844/7513 1201, B3/L99 beim Messeknoten L99/K5330 Schutterwald https://mobidata-bw.de/vm/Endergebnisse_Strassenverkehrszaehlung_BW/Ergebnisse_2020/BW_VM_2020_L_RLS-19.pdf



3.3 Wirkfaktoren

Die Relevanz der Wirkfaktoren wurde in einem ersten Schritt unter Berücksichtigung der Eigenschaften des Vorhabens und der spezifischen Empfindlichkeiten der in den detailliert untersuchten Bereichen vorkommenden Zielvogelarten des Anhangs I bzw. gemäß Art. 4 Abs. 2 der VSchRL bestimmt.

Tabelle 3: Potenziell relevante Wirkfaktoren

Baubedingte Wirkfaktoren
Temporäre Flächeninanspruchnahmen
Bauzeitliche Störungen durch Baulärm
Bauzeitliche optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe
Anlagebedingte Wirkfaktoren
Dauerhafte Flächeninanspruchnahmen
Zerschneidung von Lebensräumen, Barrierewirkungen für Arten
Betriebsbedingte Wirkfaktoren
Akustische Störungen durch den Lärm des Schienenverkehrs
Optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe
Kollisionsgefahr mit dem Schienenverkehr

Tabelle 3 basiert auf Regelfallannahmen und enthält deshalb einige Wirkfaktoren, die im konkreten Fall nicht relevant sind. In einem zweiten Schritt wurden deshalb diejenigen Wirkfaktoren identifiziert, die aufgrund der Eigenschaften des Vorhabens im konkreten Fall keine negativen Auswirkungen haben können und deshalb keine Verschlechterung des Erhaltungszustands des SPA auslösen können (Tabelle 4).

Tabelle 4: Im konkreten Fall nicht relevante Wirkfaktoren

Anlagebedingte Wirkfaktoren	Begründung
Dauerhafte Flächeninanspruchnahmen	Keine Flächeninanspruchnahmen im SPA.
Zerschneidung von Habitaten, Barrierewirkungen für Arten	Keine Anlage von neuen flächenhaften oder linienhaften Strukturen mit potenzieller Barrierewirkung.
Betriebsbedingte Wirkfaktoren	Begründung
Akustische Störungen durch den Lärm des Schienenverkehrs	Der Schienenverkehr und seine Schallimmissionen nehmen oberirdisch vorhabenbedingt ab. Aus dem Tunnel in Tiefen von bis zu 25 m unter dem SPA werden keine für Vögel relevanten Immissionen vordringen.
Optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe	Der Schienenverkehr und sein Störpotenzial nehmen vorhabenbedingt ab.
Kollisionsgefahr mit dem Schienenverkehr	Der Schienenverkehr und die damit einhergehende Kollisionswahrscheinlichkeit nehmen vorhabenbedingt ab.



4 Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes

4.1 Beschreibung der Bewertungsmethoden

Die Bewertungsmethode entspricht der Vorgehensweise, die im 2004er Leitfaden für die FFH-VP im Bundesfernstraßenbau erstmalig beschrieben wurde (BMVBW 2004). Der darin entwickelte methodische Ansatz wird seitdem in der Prüfpraxis für unterschiedliche Vorhabentypen, darunter auch für Bahnprojekte herangezogen.

Grundsätzlich besteht das Gebot, prognostizierte vorhabenbedingte Beeinträchtigungen mit Hilfe von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung in den Grenzen der Zumutbarkeit zu vermeiden. Die Erheblichkeit von verbleibenden Beeinträchtigungen ergibt sich aus der Kumulation von Beeinträchtigungen, die vom geprüften Vorhaben in Zusammenarbeit mit etwaigen anderen Plänen und Projekten unter Berücksichtigung der Vorbelastungen ausgehen. Die Aussage darüber, ob ein Erhaltungsziel erheblich beeinträchtigt wird oder nicht, ist deshalb das Ergebnis mehrerer – häufig iterativer – Prüfschritte (Tabelle 5).

Tabelle 5: Schritte des Bewertungsvorgangs

Schritt 1: Bewertung der Beeinträchtigungen durch das zu prüfende Vorhaben	a) Ermittlung der von den einzelnen Wirkfaktoren ausgelösten Beeinträchtigungen durch das zu prüfende Vorhaben b) Ermittlung der Rest-Beeinträchtigungen nach Maßnahmen zur Schadensbegrenzung c) Zusammenführende Bewertung aller, die Art bzw. den Lebensraum betreffenden Beeinträchtigungen einschließlich ihrer Wechselwirkungen
Schritt 2: Bewertung der kumulativen Beeinträchtigungen durch andere Vorhaben	a) Ermittlung der kumulativen Beeinträchtigungen durch das zu prüfende und andere Vorhaben bezogen auf die Rest-Beeinträchtigungen (1b) b) Ermittlung der Rest-Beeinträchtigungen nach Maßnahmen zur Schadensbegrenzung c) Zusammenführende Bewertung aller, die Art bzw. den Lebensraum betreffenden Beeinträchtigungen einschließlich ihrer Wechselwirkungen
Schritt 3	Formulierung des Gesamtergebnisses der Bewertung: Erheblichkeit bzw. Nicht-Erheblichkeit der Beeinträchtigung der Art bzw. des Lebensraums

4.1.1 Leitfäden und spezielle Fachliteratur

In der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung ist der aktuelle und etablierte Stand der Wissenschaft zu berücksichtigen.

Eingeführte Leitfäden, zur Anwendung empfohlene Arbeitshilfen und Wissensdokumente stellen wichtige Quellen dar, aus welchen ein verfestigter Stand von Technik und Fachpraxis entnommen werden kann. Da sich der Wissensstand in speziellen Fachfragen unterschiedlich dynamisch entwickelt, müssen ggf. neuere Erkenntnisse berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Definition einer Fachkonvention noch nicht bekannt waren. In der vorliegenden



Unterlage wurden deshalb zusätzliche Fachveröffentlichungen ausgewertet, die in einschlägigen Leitfäden nicht eingeflossen sind.

Aufgrund des nivellierenden Charakters von Leitfäden und Fachkonventionen erfordert ihre Anwendung in der FFH-VP eine ergänzende Einzelfallprüfung. So lässt sich vermeiden, dass die von Fachkonventionen intendierte Standardisierung von Methoden und Prüfmaßstäben eine unerwünschte Automatisierung des Prüfergebnisses nach sich zieht, die dem Gebot der Einzelfallprüfung zuwiderlaufen würde.

4.1.2 Berücksichtigung von Vorbelastungen

Als Vorbelastungen sind alle Belastungen zu verstehen, die sich im Ist-Zustand des Vogelschutzgebiets widerspiegeln. Sie stellen die Basis für die Bewertung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen dar.

Wenn die Möglichkeit gewahrt werden soll, einen günstigen Erhaltungszustand wiederherzustellen, ist bei einer hohen Vorbelastung das Ausmaß einer noch zulässigen zusätzlichen negativen Auswirkung geringer als bei einer niedrigen Vorbelastung.

4.1.3 Berücksichtigung von Maßnahmen des Natura 2000-Managementplans

In der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht nur zu prüfen, ob das Vorhaben den gegenwärtigen Zustand von Erhaltungszielen verschlechtern könnte, sondern auch, ob die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung eines ungünstigen Zustands erschwert werden könnte. Art und Umfang dieser Prüfpflicht werden maßgeblich durch die bestehende Festlegung der Erhaltungsziele sowie entsprechender Wiederherstellungsmaßnahmen bestimmt.⁹

In der vorliegenden Unterlage wird die Verträglichkeit des Vorhabens in Bezug auf die Maßnahmen geprüft, die im Natura 2000-Managementplan für das Vogelschutzgebiet von der zuständigen Fachbehörde vorgeschlagen wurden (RPF 2016) (vgl. Kap. 2.6).

4.2 Gebietsspezifische Datengrundlage

Auf die gebietsspezifischen Grundlagen (Standard-Datenbogen 2017, im Rahmen der Bearbeitung des Natura 2000-Managementplans durchgeführte Erfassungen, Maßnahmenplanung usw.) wurde bereits – der Mustergliederung von EBA 2022b entsprechend – in der Beschreibung des Schutzgebiets (Kap. 2.2) bzw. in der Beschreibung der detailliert untersuchten Bereiche (Kap. 2.3) eingegangen.

⁹ BVerwG, Urteil vom 31.03.2023 - 4 A 11.21, Rn. 56



4.3 Durchgeführte Untersuchungen

In den Jahren 2021 und 2022 wurden im Rahmen der Vorhabenplanung umfassende avifaunistische Erfassungen durchgeführt. Das Untersuchungsprogramm wurde auf der Grundlage der Scoping-Unterlagen (MODUS CONSULT 2016) sowie der abschließenden Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Freiburg (Protokoll vom 28.11.2017) definiert und durchgeführt.

Neben den Zielarten des Vogelschutzgebiets wurden im Wirkraum des Vorhabens die artenschutzrechtlich zu prüfenden Arten sowie Sachverhalte erfasst, die für die Zwecke der Eingriffsregelung relevant sind. In der folgenden Tabelle 6 werden die Untersuchungen aufgelistet, die für die vorliegenden Unterlage von Relevanz sind. Eine vollständige Liste aller erfassten Vogelvorkommen findet sich im artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Unterlage 15.1, Kap. 3.1.3).

Tabelle 6: Übersicht über die durchgeführten Untersuchungen im Wirkraum des Vorhabens

Durchgeführte Untersuchungen	Jahr
Avifaunistische Erfassungen (GÖG 2023a)	2021-2022
Geländebegehungen zur Charakterisierung des aktuellen Zustands der Vogelhabitate im detailliert untersuchten Bereich (KifL 2023)	2023
Auswertung von Hinweisen auf Vogelvorkommen aus dem Zeitraum 2018-2023 (Fachliteratur, Datenbank des DDA ornitho.de)	2023

Bei den Geländebegehungen im Juli 2023 wurde der Zustand der Vogelhabitate in den gesamten, in der FFH-VP detailliert untersuchten Bereichen untersucht. Sachverhalte, die für die Ermittlung und Bewertung von Beeinträchtigungen von Relevanz sind, wurden fotografisch dokumentiert. Die Ergebnisse der Geländebegehungen sind in die vorliegende Unterlage eingeflossen.

4.4 Datenlücken

Die vorliegenden avifaunistischen Daten sind aktuell.

Die Informationen über den Zustand der Vogelhabitate, die für die Zwecke der FFH-Verträglichkeitsprüfung benötigt werden, wurden bei den Geländebegehungen im Sommer 2023 dokumentiert.

Auf der Grundlage der ausgewerteten Daten und Informationen lässt sich die Erheblichkeit der möglichen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen sicher beurteilen.



4.5 Bewertung der Beeinträchtigungen von Vogelarten Anhang I und Art. 4 Abs. 2 VSchRL

Die Bewertung der Beeinträchtigungen greift auf die Beschreibung der prüfrelevanten Eigenschaften und Empfindlichkeiten der Vogelarten zurück, die im detailliert untersuchten Bereich festgestellt wurden (Kap. 2.3.3). Dabei werden die für ihre Erhaltung und ggf. für die Wiederherstellung ihres günstigen Erhaltungszustands im Natura 2000-Managementplan (RPF 2016) vorgesehenen Maßnahmenflächen berücksichtigt (Kap. 2.6). Diese Sachverhalte werden mit den Eigenschaften des Projektes in den detailliert untersuchten Bereichen verschnitten.

4.5.1 Mittelspecht

In der folgenden Tabelle 7 werden die möglichen Wirkungen des Vorhabens aufgelistet, die für den Mittelspecht im konkreten Fall von Relevanz sein könnten und deshalb näher geprüft wurden.

Tabelle 7: Übersicht über die geprüften vorhabenbedingten Wirkungen auf den Mittelspecht

Baubedingte Wirkfaktoren
Temporäre Flächeninanspruchnahmen
Bauzeitliche Störungen durch Baulärm
Bauzeitliche optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe
Anlagebedingte Wirkfaktoren
Im konkreten Fall nicht relevant (vgl. Kap. 3.3)
Betriebsbedingte Wirkfaktoren
Im konkreten Fall nicht relevant (vgl. Kap. 3.3)

Bei den avifaunistischen Erfassungen im Jahr 2022 wurden zwei Reviermittelpunkte des Mittelspechtes im detailliert untersuchten Bereich „Waltersweier“ und ein Reviermittelpunkt im detailliert untersuchten Bereich „Burgerwaldsee“ festgestellt (Abbildung 2). Die Lage der im Natura 2000-Managementplan (RPF 2016) für die Erhaltung des Mittelspechtes vorgeschlagenen Maßnahmenflächen ist aus Abbildung 5 zu entnehmen.

4.5.1.1 Baubedingte Beeinträchtigungen

Das Vogelschutzgebiet wird vollständig untertunnelt. Zur Herstellung des Tunnels sind an zwei Stellen Baumaßnahmen im Umfeld des SPA erforderlich (Abbildung 2, Abbildung 7).

– Temporäre Flächeninanspruchnahmen

Im Nordosten des SPA (Teilraum Waltersweier) wird ein temporärer Wartungsbahnhof errichtet (Kap. 3.1.2). Die dafür benötigte Fläche einschließlich ihrer Zuwegung befindet sich vollständig außerhalb des Gebiets. Es handelt sich um Ackerflächen, die keine



ökologischen Funktionen für den Mittelspecht erfüllen. Nach der Bauphase werden die Flächen rekultiviert.

Am Westufer des Bürgerwald-Sees (Teilraum Bürgerwald-See) wird die Seesohle mit einer Kies- und Schotterauflage beschwert und dadurch um 1 m erhöht (Kap. 3.1.2). Die betroffenen Flächen liegen vollständig außerhalb des SPA. Sie grenzen unmittelbar an die Ostböschung der BAB 5 an und reichen bis ca. 20 m an die Südgrenze des SPA heran (Abbildung 2). Die Auffüllung ist dauerhaft. Für ihre Erstellung werden keine darüber hinaus gehenden Baufelder oder Baustelleneinrichtungsflächen im Gebiet in Anspruch genommen. Die Andienung des Baufelds findet von Süden aus statt. Bei den betroffenen Flächen handelt es sich um Wasserflächen, die keine ökologischen Funktionen für den Mittelspecht erfüllen.

Temporäre Flächeninanspruchnahmen: keine Beeinträchtigungen

– Bauzeitliche Störungen durch Baulärm

Die beiden Baustellen südlich von Waltersweier und am Bürgerwald-See werden im Tagzeitraum Schall emittieren, der lärmempfindliche Vogelarten stören könnte. Baulärm zeichnet sich durch einen hohen Anteil an lauten Einzelgeräuschen aus, die – anders als der weitgehend kontinuierliche Verkehrslärm auf angrenzenden Straßen – wegen ihrer Schreckwirkung problematisch sein können.

Südlich von Waltersweier beträgt der Mindestabstand zwischen der Baustelle des temporären Wartungsbahnhofs und den im Natura 2000-Managementplan abgegrenzten Maßnahmenflächen für den Mittelspecht ca. 220 m. Die 2022 erfassten Revierzentren befinden sich in kleinflächigen Restinseln aus Altbäumen ca. 100 m vom Waldrand entfernt und damit in einem Mindestabstand von 350 m vom Baufeld. Der temporäre Wartungsbahnhof wird zeitweise genutzt, wenn ein Werkzeugwechsel an der Tunnelbohrmaschine ansteht. Mit anhaltend hohen Schallemissionen während der Bauzeit ist deshalb nicht zu rechnen.

Der bauzeitliche Wartungsbahnhof befindet sich an einer Durchgangstraße, die die Gewerbegebiete Waltersweier West 1 bis 4 über die Gustav-Heinemann-Straße und die B 33a mit der Anschlussstelle Offenburg der BAB 5 verbindet. Unmittelbar angrenzend liegt ein Logistikzentrum einer großen Lebensmittelhandelskette, dessen Betrieb Geräusche beim Be- und Entladen der Lkw erzeugt. Die Landmaschinen auf den in Anspruch genommenen Ackerflächen verursachen weitere Störgeräusche. Im Kontext der vorhandenen Geräuschkulisse wird vom Wartungsbahnhof kein relevanter Anstieg von akustischen Störungen ausgehen.

Am Bürgerwald-See können bauzeitliche akustische Störungen in zwei Bauphasen eintreten. Zum einen soll die Seesohle in der westlichen Seebucht in unmittelbarer Nähe zum Vogelschutzgebiet erhöht werden. Zum anderen fallen in größeren Entfernungen Bauarbeiten für den Ausbau der Rheintalbahn an. Die beiden Bauphasen überschneiden sich zeitlich nicht. Die Erstellung der Auflast in der westlichen Seebucht gehört zu den ersten durchgeführten Maßnahmen. Die Ausbaumaßnahmen an der Rheintalbahn stehen



erst in einer späten Phase des gesamten Bauablaufs an (vgl. Kap. 3.1.2). Es wird daher zu keiner gleichzeitigen Einwirkung von eventuellen Störungen kommen. Zwischen den beiden Bauphasen werden mehrere Jahre liegen.

Für die Maßnahmen am Bürgerwald-See wird ein Zeitraum von 9 bis 10 Wochen veranschlagt. Die Baustelle befindet sich unmittelbar an der Ostböschung der BAB 5 und damit in einem Bereich, in welchem der Straßenverkehr (im Prognose-Nullfall 2030 ca. 66.000 Kfz pro 24 Stunden (Kap. 3.2) eine starke und kontinuierliche Schallkulisse aufbaut (63 bis 72 dB(A) Tag, Obermeyer 2023). Der Straßenverkehrslärm wird dort den maßgeblichen Anteil am Gesamtlärm ausmachen. Der Lkw-Verkehr zur Kiesanlieferung und die Motorgeräusche der Bagger, die das Einbaumaterial von Schwimmpontons ausbringen, werden keinen relevanten Anstieg der Schallbelastung in den vom Mittelspecht besiedelten Waldparzellen auslösen.

Die bestehende Rheintalbahn (Ausbaustrecke) verläuft südöstlich des Vogelschutzgebiets in Abständen von 550 m bis 750 m. Aufgrund dieser Entfernung werden die meisten Ausbauarbeiten keine Erhöhung der Lärmbelastung im Vogelschutzgebiet am nördlichen Seeufer auslösen. Es ist möglich, dass die Rammarbeiten zur Gründung der neuen Oberleitungsmasten in der Ferne wahrnehmbar sein werden. Aufgrund des intermittierenden Charakters der Schallquelle wird dabei keine durchgängige Lärmkulisse entstehen, die lärmempfindlichen Vögeln den Austausch von akustischen Botschaften erschweren würde. Als Reaktion ist höchstens ein kurzes Aufmerken beim Eintreten eines unbekanntes Geräusches zu erwarten.

Die temporären akustischen Störungen mit den beschriebenen Einwirkdauern werden die Habitatsignung weder der 2022 vom Mittelspecht besiedelten Waldbereiche noch der für als Erhaltungsmaßnahmen vorgeschlagenen Flächen einschränken.

Bauzeitliche Störungen durch Baulärm: keine Beeinträchtigungen

– Bauzeitliche optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe

Als Bewegungsunruhe wird die Störwirkung bezeichnet, die von ungewohnten Aktivitäten von sichtbaren Menschen auf scheue Tierarten ausgelöst wird.

Der Mittelspecht hält sich auch in Streuobstwiesen, in gehölzreichen Gärten und in städtischen Parkanlagen auf. Voraussetzung für die Nutzung solcher Habitats ist die Fähigkeit, sich an anthropogene Aktivitäten bis zu einem gewissen Grad zu gewöhnen. Die Flächen, die südlich von Waltersweier für einen temporären Wartungsbahnhof genutzt werden sollen, werden aktuell landwirtschaftlich genutzt und deshalb regelmäßig mit Landmaschinen befahren. Durch die Feldflur verlaufen zwei Wirtschaftswege, die Waltersweier mit dem Wald verbinden. Diese Wege werden für die Naherholung regelmäßig genutzt. Von der Anwesenheit von Menschen auf dem Wartungsbahnhof sind keine relevanten zusätzlichen Störungen zu erwarten.

Es ist nicht auszuschließen, dass der geplante Wartungsbahnhof mit einer nächtlichen Sicherheitsbeleuchtung ausgestattet sein wird. Der Standort grenzt an den beleuchteten Kreisel Römerstraße/Otto-Hahn-Straße an, der zusätzlich durch Lichteinträge aus dem



benachbarten Logistikzentrum einer Lebensmittelhandelskette belastet ist. Eine vorhabenbedingte Zunahme der Lichtimmissionen bis ins Vogelschutzgebiet hinein kann ausgeschlossen werden. Der Mittelspecht ist ohnehin tagaktiv. Aus der Fachliteratur liegen keine Hinweise auf eine Störungsanfälligkeit gegen nächtliche Lichtquellen vor.

Gleiches gilt für das Umfeld der Baustelle am Bürgerwald-See. Der Wald und die Uferbereiche werden intensiv zur Naherholung genutzt. Eine eventuelle geringfügige und auf wenige Wochen begrenzte Zunahme der Störungen am Westende des Sees wird keine negativen Auswirkungen auf die Habitatnutzung des Mittelspechtes auslösen.

Bauzeitliche optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe: keine Beeinträchtigungen

4.5.1.2 Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Anlagebedingte Wirkfaktoren sind im konkreten Fall nicht relevant (vgl. Kap. 3.3). Entsprechende Beeinträchtigungen können sicher ausgeschlossen werden.

4.5.1.3 Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind im konkreten Fall nicht relevant (vgl. Kap. 3.3). Entsprechende Beeinträchtigungen können sicher ausgeschlossen werden.

4.5.1.4 Zusammenführende Bewertung aller vorhabenbedingten Beeinträchtigungen

Der geplante Tunnel verläuft unter dem Vogelschutzgebiet und wird vollständig in diesem Bereich in bergmännischer Bauweise erstellt. Eine oberirdische Betroffenheit liegt nicht vor.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Mittelspechtes können sicher ausgeschlossen werden.

Im Vogelschutzgebiet finden keine dauerhaften Flächeninanspruchnahmen statt. Das Vorhaben lässt weder innerhalb noch außerhalb des Gebietes Strukturen entstehen, die Mittelspecht-Habitate zerschneiden könnten.

Als Folge der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Tunnelstrecke geht der Schienenverkehr auf der südlich des Vogelschutzgebiets verlaufenden Rheintalbahn zurück. Es ist daher ausgeschlossen, dass das Vorhaben negative betriebsbedingte Entwicklungen im Vogelschutzgebiet auslösen könnte.

Fazit: Bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Mittelspechtes können sicher ausgeschlossen werden.



4.5.2 Schwarzmilan

In der folgenden Tabelle 8 werden die möglichen Wirkungen des Vorhabens aufgelistet, die für den Schwarzmilan im Hinblick auf ihre Relevanz und Folgen im konkreten Fall geprüft wurden.

Tabelle 8: Übersicht über die geprüften vorhabenbedingten Wirkungen auf den Schwarzmilan

Baubedingte Wirkfaktoren
Temporäre Flächeninanspruchnahmen
Bauzeitliche Störungen durch Baulärm
Bauzeitliche optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe
Anlagebedingte Wirkfaktoren
Im konkreten Fall nicht relevant (vgl. Kap. 3.3)
Betriebsbedingte Wirkfaktoren
Im konkreten Fall nicht relevant (vgl. Kap. 3.3)

Bei den avifaunistischen Erfassungen wurde im Jahr 2021 ein Schwarzmilan-Paar am Waldrand südlich von Waltersweier beobachtet. Hinweise auf eine Brut liegen nicht vor. Schwarzmilane wurden als Nahrungsgäste in der Feldflur des detailliert untersuchten Bereichs „Waltersweier“ gesichtet (Abbildung 2). Im detailliert untersuchten Bereich „Burgerwald-See“ gelangen keine Beobachtungen (Abbildung 2). Die Lage der im Natura 2000-Managementplan (RPF 2016) für die Erhaltung des Schwarzmilans vorgeschlagenen Maßnahmenflächen ist aus Abbildung 6 zu entnehmen.

4.5.2.1 Baubedingte Beeinträchtigungen

Das Vogelschutzgebiet wird vollständig untertunnelt. Zur Herstellung des Tunnels sind an zwei Stellen Baumaßnahmen im Umfeld des SPA erforderlich (Abbildung 2, Abbildung 7).

– Temporäre Flächeninanspruchnahmen

Im Nordosten des SPA (Teilraum Waltersweier) wird ein temporärer Wartungsbahnhof errichtet (Kap. 3.1.2). Die dafür benötigte Fläche einschließlich ihrer Zuwegung befindet sich vollständig außerhalb des Gebiets. Nach der Bauphase werden die Flächen rekultiviert. Es handelt sich um Ackerflächen, die als Nahrungsraum für den Schwarzmilan geeignet sind. Die Baufläche ist ca. 0,3 ha groß und grenzt an Bereiche mit höherem Störungspotenzial an (Fuß- und Radweg, Straßen mit Kreisverkehr, Gewerbegebiete). Die Aktionsräume des Schwarzmilans bei der Jagd werden in der Fachliteratur mit 15 bis 40 km² angegeben (Kap. 2.3.5.2). Vor diesem Hintergrund kann eine Beeinträchtigung durch den temporären Ausfall eines vernachlässigbaren Anteils des Nahrungsraums sicher ausgeschlossen werden.

Am Westufer des Burgerwald-Sees (Teilraum Burgerwald-See) wird die Seesohle mit einer Kies- und Schotterauflage beschwert und dadurch um 1 m erhöht (Kap. 3.1.2). Die betroffene Fläche (ca. 0,9 ha) liegt vollständig außerhalb des SPA. Sie grenzt unmittelbar an



die Ostböschung der BAB 5 an und reicht bis ca. 20 m an die Südgrenze des SPA heran (Abbildung 2). Für ihre Erstellung werden keine darüber hinaus gehenden Baufelder oder Baustelleneinrichtungsflächen im Gebiet in Anspruch genommen. Die Andienung des Baufelds findet von Süden aus statt.

Aufgrund ihrer Waldrandnähe ist die betroffene Seefläche theoretisch als Nahrungsraum des Schwarzmilans sehr gut geeignet. Die intensive Naherholungsnutzung sowohl des Waldes im SPA als auch des Sees außerhalb des SPA verhindert aber ein Vorkommen der scheuen Art am Bürgerwald-See. Dazu passt, dass keine Beobachtungen der Art aus dem Umfeld vorliegen.

Für die Erhöhung der Seesohle um 1 m wird eine Dauer von 9 bis 10 Wochen veranschlagt (Unterlage 1-1, Kap. 5.5.3.6). Danach steht der betroffene Seebereich dem Schwarzmilan als Jagdgebiet wieder zur Verfügung. Die Folgen der bauzeitlichen Inanspruchnahme sind im Hinblick auf die potenzielle Funktion der betroffenen Fläche für die Art vollständig reversibel. Da der Natura 2000-Managementplan hier keine Lenkung der Freizeitnutzungen vorsieht (vgl. Kap. 2.6), stellen etwaige zeitlich begrenzte Funktionseinschränkungen ohnehin rein theoretische Besorgnisse dar.

Temporäre Flächeninanspruchnahmen: keine Beeinträchtigungen

– Bauzeitliche Störungen durch Baulärm

Der Schwarzmilan orientiert sich in seinem Lebensraum in erster Linie optisch. Auch die Kommunikation mit Artgenossen findet größtenteils über optisch wahrnehmbare Flugmuster statt. Der Austausch von akustischen Signalen über größere Entfernungen spielt in seinem Verhaltensrepertoire eine unterordnete Bedeutung. Der Lärm als solcher besitzt für die Art kein besonderes Störpotenzial (Garniel et al. 2007, Garniel & Mierwald 2010).

Störungen durch unbekannte und plötzlich eintretende Geräusche sind grundsätzlich möglich. Sie tragen zur allgemeinen Unruhe im Habitat bei und werden deshalb im Kontext der für die Art maßgeblichen optischen Störreize bewertet.

Bauzeitliche Störungen durch Baulärm: keine Beeinträchtigungen

– Bauzeitliche optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe

Der Schwarzmilan ist tagaktiv. Aus der Fachliteratur liegen keine Hinweise auf eine Störungsanfälligkeit gegen nächtliche Lichtquellen vor.

Im Teilraum „Waltersweier“ wurde ein möglicher Ruheplatz am Waldrand südlich des geplanten Wartungsbahnhofs festgestellt. Der Mindestabstand zwischen der Baustelle und dem potenziellen Ruheplatz (GÖG 2023a) beträgt ca. 420 m.

Der Waldrand ist nur 200 m von Wohnhäusern an der Waldhäuserstraße und 380 m vom südlichen Siedlungsrand von Waltersweier (Lindenstraße) entfernt. Von diesen beiden Straßen aus führen Wege vom Ortskern von Waltersweier in den Wald, die regelmäßig von Menschen mit Hunden genutzt werden.

Da sich der Schwarzmilan am Brutplatz sehr scheu verhält, ist es sehr unwahrscheinlich, dass sich ein Brutpaar dort zukünftig ansiedeln wird. Sollte diese Annahme nicht zutreffen,



würde sich der Wartungsbahnhof außerhalb der für die Art einzuhaltenden Horstschutzzone befinden. In den Bundesländern, in denen Horstschutzzonen definiert werden, betragen sie für den Schwarzmilan 200 bis 300 m. Demnach kann das Vorhaben gegen das für die Art pauschal formulierte Erhaltungsziel der „Erhaltung störungsfreier oder zumindest störungsarmer Fortpflanzungsstätten während der Fortpflanzungszeit (1.3. - 15.8.)“ nicht verstoßen (vgl. Anhang zur vorliegenden Unterlage: Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet „Gottswald“).

Aus dem Teilraum „Bürgerwald-See“ liegen weder aus den projekteigenen Erfassungen noch aus anderen ausgewerteten Quellen Hinweise auf Vorkommen des Schwarzmilans vor. Hierfür ist das Störungsniveau durch die intensive Naherholungsnutzung sowohl des Waldes im SPA als auch des Sees außerhalb des SPA zu hoch. Der Natura 2000-Managementplan (RPF 2016, Maßnahmenempfehlungen – Arten der VSchRL, Teilkarte 2) sieht für das Umfeld des Bürgerwald-Sees keine Maßnahme zur Lenkung der Freizeitnutzung vor (vgl. Kap. 2.6). Ein nennenswerter Rückgang der Intensität der Freizeitnutzungen bis zum Baubeginn wird folglich nicht eintreten. Obwohl die Habitatstrukturen prinzipiell geeignet sind, ist davon auszugehen, dass sie aus der Sicht des Schwarzmilans nutzungsbedingt entwertet sind. Etwaige baubedingte Störungen in einem *de facto* nicht nutzbaren Raum können deshalb sicher ausgeschlossen werden.

Bauzeitliche optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe: keine Beeinträchtigungen

4.5.2.2 Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Anlagebedingte Wirkfaktoren sind im konkreten Fall nicht relevant (vgl. Kap. 3.3). Entsprechende Beeinträchtigungen können sicher ausgeschlossen werden.

4.5.2.3 Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind im konkreten Fall nicht relevant (vgl. Kap. 3.3). Entsprechende Beeinträchtigungen können sicher ausgeschlossen werden.

4.5.2.4 Zusammenführende Bewertung aller vorhabenbedingten Beeinträchtigungen

Der geplante Tunnel verläuft unter dem Vogelschutzgebiet und wird vollständig in diesem Bereich in bergmännischer Bauweise erstellt. Eine oberirdische Betroffenheit liegt nicht vor. Baubedingte Beeinträchtigungen des Schwarzmilans können sicher ausgeschlossen werden. Im Vogelschutzgebiet finden keine dauerhaften Flächeninanspruchnahmen statt. Als Folge der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Tunnelstrecke geht der Schienenverkehr auf der südlich des Vogelschutzgebiets verlaufenden Rheintalbahn zurück. Es ist daher ausgeschlossen, dass das Vorhaben negative betriebsbedingte Entwicklungen im Vogelschutzgebiet auslösen könnte.

Fazit: Bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Schwarzmilans können sicher ausgeschlossen werden.



5 Vorhabenbezogene Schadensbegrenzungsmaßnahme

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung dienen der Vermeidung oder der Reduzierung von vorhabenbezogenen Beeinträchtigungen, die als erheblich oder möglicherweise erheblich eingestuft werden.

Nach Ermittlung und Bewertung der möglichen Auswirkungen aller in Frage kommenden Wirkfaktoren ist festzuhalten, dass das geprüfte Vorhaben weder erhebliche noch nicht erhebliche Beeinträchtigungen von Zielvogelarten des Vogelschutzgebiets auslöst. Im konkreten Fall besteht deshalb kein Bedarf für vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung.





6 Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch Zusammenwirken anderer Pläne und Projekte

Die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen, die von einem Vorhaben ausgelöst werden, kann erst abschließend beurteilt werden, wenn ihr eventuelles Zusammenwirken mit Beeinträchtigungen durch andere Pläne und Projekte geprüft wurde. Dadurch soll vermieden werden, dass mehrere, für sich betrachtet nicht erhebliche Beeinträchtigungen, die aber gemeinsam die Erheblichkeitsschwelle überschreiten könnten, unerkannt bleiben.

Da im konkreten Fall vom Vorhaben keine negativen Auswirkungen auf Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets ausgehen, kommt es zu keinem Zusammenwirken mit Beeinträchtigungen durch umgesetzte bzw. genehmigte aber noch nicht umgesetzte Pläne und Projekte.

Angesichts des „Null-Beitrags“ des Projektes zur eventuellen Summe würde eine Analyse von anderen Plänen und Projekten zu keinem anderen Ergebnis führen. In diesem Fall erübrigt sich die Notwendigkeit einer Berücksichtigung anderer Vorhaben.





7 Gesamtübersicht der zusammenwirkenden Beeinträchtigungen und Beurteilung ihrer Erheblichkeit

Die folgenden Tabellen fassen die Prüfergebnisse zusammen. Da das Vorhaben keine Beeinträchtigungen auslöst, entfällt die Berücksichtigung von anderen Plänen und Projekten.

Tabelle 9: Bewertungsergebnisse für den Mittelspecht

Baubedingte Wirkungen	Bewertung
Temporäre Flächeninanspruchnahmen	keine Beeinträchtigung
Akustische Störungen durch Baulärm	keine Beeinträchtigung
Bauzeitliche optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe	keine Beeinträchtigung
Anlagebedingte Wirkungen	Bewertung
Dauerhafte Flächeninanspruchnahmen (nicht relevant)	keine Beeinträchtigung
Zerschneidung von Habitaten (nicht relevant)	keine Beeinträchtigung
Betriebsbedingte Wirkungen	Bewertung
Aufgrund des vorhabenbedingten Rückgangs des Schienenverkehrs im Umfeld des SPA können betriebsbedingte Wirkungen ausgeschlossen werden.	keine Beeinträchtigung
Gesamtergebnis	Nicht erheblich

Tabelle 10: Bewertungsergebnisse für den Schwarzmilan

Baubedingte Wirkungen	Bewertung
Temporäre Flächeninanspruchnahmen	keine Beeinträchtigung
Akustische Störungen durch Baulärm	keine Beeinträchtigung
Bauzeitliche optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe	keine Beeinträchtigung
Anlagebedingte Wirkungen	Bewertung
Dauerhafte Flächeninanspruchnahmen (nicht relevant)	keine Beeinträchtigung
Zerschneidung von Habitaten (nicht relevant)	keine Beeinträchtigung
Betriebsbedingte Wirkungen	Bewertung
Optische Störungen durch Licht und Bewegungsunruhe	keine Beeinträchtigung
Kollisionsgefahr mit dem Schienenverkehr	keine Beeinträchtigung
Betriebsbedingte Wirkungen	Bewertung
Aufgrund des vorhabenbedingten Rückgangs des Schienenverkehrs im Umfeld des SPA können betriebsbedingte Wirkungen ausgeschlossen werden.	keine Beeinträchtigung
Gesamtergebnis	Nicht erheblich





8 Zusammenfassung

Anlass und Fragestellung

Der Aus- und Neubau der Bahnstrecke Karlsruhe – Basel ist Teil des europäischen Ausbaukonzeptes der Achsen Rotterdam – Genua und Paris – Bratislava. Der Streckenabschnitt 7 erstreckt sich von Appenweier bis nach Kenzingen und ist in vier Planfeststellungsabschnitte eingeteilt. Der hier betrachtete Planfeststellungsabschnitt 7.1 erstreckt sich von Appenweier im Norden über Offenburg bis Hohberg im Süden.

Da sich Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets DE 7513-442 „Gottswald“ (SPA: Special Protection Area) nicht offensichtlich ausschließen lassen, wurde zur Bewertung ihrer Erheblichkeit eine vertiefende FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“

Das Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“ ist insgesamt 2.208,32 ha groß (Standard-Datenbogen 2017). Es setzt sich zu 98 % aus Wäldern zusammen. Die übrigen Anteile verteilen sich auf Grünländer, Siedlungen und Verkehrswege. Das Gebiet wird durch die BAB 5 mit der Anschlussstelle Offenburg, die L 98 und die B 33a zerschnitten.

In der Schutzgebietsverordnung (Verordnung des Ministeriums Ländlicher Raum Baden-Württemberg zur Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten (VSG-VO) vom 05.02.2010), im Natura 2000-Managementplan (RPF 2016) und im Standard-Datenbogen (LUBW 2017) werden insgesamt acht Vogelarten aufgeführt. Davon werden vier Arten übereinstimmend in den drei Quellen benannt. Aus Gründen der Rechtssicherheit wurden – so weit die Möglichkeit einer Beeinträchtigung besteht – die acht Arten in die Betrachtung einbezogen.

Datengrundlage

Die FFH-Prüfung greift auf die gebietsumfassende Bestandsaufnahme zurück, die im Rahmen der Bearbeitung des Natura 2000-Managementplans (RPF 2016) durchgeführt wurde.

Im Wirkraum des Vorhabens wurden im Jahr 2021 auf Veranlassung der DB Netz AG (heute DB InfraGO AG) avifaunistische Erfassungen durchgeführt. Ergänzend fanden im Jahr 2022 im für Specht-Arten relevanten Vorfrühling weitere Erfassungen statt. Bei Geländebegehungen im Juli 2023 wurde der aktuelle Zustand der Vogelhabitate dokumentiert.

Anhand der Einzelbeobachtungen, die aus dem Zeitraum 2018-2023 in der Online-Datenbank „ornitho.de“ des Dachverbands deutscher Avifaunisten (DDA) archiviert sind, konnte festgestellt werden, dass das Arteninventar bezüglich der Zielarten des Vogelschutzgebiets im Wirkraum des Vorhabens weitgehend stabil geblieben ist. Es liegen keine Hinweise auf Zielarten vor, die sich seit den projekteigenen Erfassungen im Wirkraum des Vorhabens neu angesiedelt hätten.



Die Erfassungsergebnisse aus den Jahren 2021-2022 sind als Grundlage der FFH-Verträglichkeitsprüfung geeignet.

Von den im Vogelschutzgebiet prüfrelevanten Arten kommen die beiden Arten Mittelspecht (*Dendrocoptes medius*) (Brutvogel) und Schwarzmilan (*Milvus migrans*) (Nahrungsgast mit potenziellem Ruheplatz) in den detailliert untersuchten Bereichen der FFH-VP vor.

Bei der Ermittlung von Beeinträchtigungen wurde geprüft, ob das Vorhaben die Umsetzung von Maßnahmen des Natura 2000-Managementplans für diese Arten erschweren oder verhindern könnte.

Projekteigenschaften im Umfeld des Vogelschutzgebiets

Das Projekt umfasst eine Neubaustrecke und den Ausbau der bestehenden Rheintalbahn. Für die Neubaustrecke ist eine Untertunnelung westlich des Stadtkerns von Offenburg sowie eine oberirdische Trassenführung parallel zur Bundesautobahn 5 südlich der Stadt geplant.

Das SPA „Gottwald“ wird vom Tunnelabschnitt der geplanten Neubaustrecke vollständig unterquert. Der Tunnel erreicht im Bereich des Vogelschutzgebiets unter der Bundesstraße 33a mit ca. 25 m seinen tiefsten Punkt. Die beiden Tunnelröhren werden in bergmännischer Bauweise unter Einsatz von zwei Tunnelbohrmaschinen hergestellt. Die Nordportale des Tunnels befinden sich in einer Mindestentfernung von ca. 4 km, die Südportale von ca. 1,7 km vom Gebiet.

Nördlich des SPA (Teilraum Waltersweier) wird während der Bauzeit eine aktuell als Acker genutzte Fläche für einen Wartungsbahnhof benötigt. Die ca. 0,3 ha große Fläche liegt ca. 220 m außerhalb des SPA. Nach der Bauzeit wird die Fläche in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Südlich des SPA (Teilraum Burgerwald-See) verläuft die östliche Tunnelröhre auf einer Länge von ca. 150 m unter dem Westufer des Burgerwald-Sees. Aus Gründen der Auftriebssicherheit ist eine 1 m mächtige Auflast auf der Seesohle notwendig. Die ca. 0,9 ha große betroffene Fläche grenzt unmittelbar an die Ostböschung der BAB 5 an und reicht bis ca. 20 m an die Südgrenze des SPA heran. Für die Gesamtdauer der Maßnahme wird von ca. 9 bis 10 Wochen ausgegangen.

Die bestehende Rheintalbahn (Ausbaustrecke) verläuft südöstlich des SPA in Abständen von 550 m bis 750 m von der Gebietsgrenze. Sie wird für den Personenfernverkehr (ICE) mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 250 km/h ausgebaut. Der Streckenverlauf wird nicht verändert. Die Gleisanlage wird vollständig erneuert. Die Gleiszahl bleibt identisch. Als Folge der Verlagerung des Güterverkehrs auf die durch den Tunnel verlaufende Neubaustrecke wird der Schienenverkehr auf der Rheintalbahn zurückgehen.

Wirkfaktoren

Als Grundlage der Ermittlung der relevanten vorhabenbedingten Einwirkungen und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigungen wurden die Projekteigenschaften und die spezifischen Empfindlichkeitsfaktoren der potenziell betroffenen Vogelarten ausgewertet.



Der bergmännisch erstellte Tunnel erreicht unter dem Vogelschutzgebiet seine größte Tiefe (25 m). Eine oberirdische Betroffenheit kann sicher ausgeschlossen werden. Abgesehen vom Tunnel befinden sich die übrigen Vorhabenbestandteile vollständig außerhalb des Gebiets. Anlagebedingte Auswirkungen können sicher ausgeschlossen werden.

Aufgrund der Entfernung zu den Tunnelportalen werden keine von der Neubaustrecke verursachten Schallimmissionen bis zum SPA reichen. Als Folge der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Tunnelstrecke geht der Schienenverkehr auf der südlich des Gebiets verlaufenden Rheintalbahn zurück. Es ist daher ausgeschlossen, dass das Vorhaben negative betriebsbedingte Entwicklungen im Vogelschutzgebiet „Gottswald“ auslösen könnte.

Als prüfrelevant wurden bauzeitliche Störungen identifiziert, die durch Bauarbeiten südlich von Waltersweier und am Bürgerwald-See ausgelöst werden könnten.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen

Von den im Vogelschutzgebiet prüfrelevanten Arten kommen die beiden Arten Mittelspecht (*Dendrocoptes medius*) und Schwarzmilan (*Milvus migrans*) im Wirkraum des Projektes vor.

Nach Auswertung der erfassten Vorkommen des Mittelspechtes und des Schwarzmilans, ihrer artspezifischen Empfindlichkeitsfaktoren und der Eigenschaften des Vorhabens konnten baubedingte Beeinträchtigungen der beiden Arten sicher ausgeschlossen werden.

Es finden keine dauerhaften Flächeninanspruchnahmen im Gebiet statt. Als Folge der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Tunnelstrecke gehen etwaige aktuelle Auswirkungen des Schienenverkehrs auf das Vogelschutzgebiet zurück.

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Mittelspechtes und des Schwarzmilans können sicher ausgeschlossen werden.

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Nach Ermittlung und Bewertung der möglichen Auswirkungen aller in Frage kommenden Wirkfaktoren ist festzuhalten, dass das geprüfte Vorhaben weder erhebliche noch nicht erhebliche Beeinträchtigungen von Zielvogelarten des Vogelschutzgebiets auslöst. Es besteht deshalb kein Bedarf für vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung.

Berücksichtigung von anderen Plänen und Projekten

Da im konkreten Fall vom Vorhaben keine negativen Auswirkungen auf Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets ausgehen, kommt es zu keinem Zusammenwirken mit Beeinträchtigungen mit Beeinträchtigungen durch umgesetzte bzw. genehmigte aber noch nicht umgesetzte oder zukünftige Pläne und Projekte. Aus diesem Grund erübrigt sich die Notwendigkeit einer Berücksichtigung anderer Vorhaben.



Fazit

Im Planfeststellungsabschnitt 7.1 löst der Aus- und Neubau der Bahnstrecke Karlsruhe – Basel löst weder einzeln noch durch Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets DE 7513-442 „Gottswald“ aus.

Kiel, den 24.05.2024



9 Literatur und Quellen

- Andretzke H., Schikore T. & K. Schröder (2005): Artsteckbriefe. – In: Südbeck P. et al. (Hrsg.): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands. Radolfzell. 135-695.
- Bauer, H.-G., Bezzel, E. & W. Fiedler (Hrsg.) (2005): Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas. Alles über Biologie, Gefährdung und Schutz. Band 1: Nonpasseriformes – Nichtsperlingsvögel. – AULA-Verlag Wiebelsheim: 808 S.
- Bernotat, D. & V. Dierschke (2021): Übergeordnete Kriterien zur Bewertung der Mortalität wildlebender Tiere im Rahmen von Projekten und Eingriffen – Teil II.6: Arbeitshilfe zur Bewertung störungsbedingter Brutauffälle bei Vögeln am Beispiel baubedingter Störwirkungen, 4. Fassung, Stand 31.08.2021, 31 S.
- Bieringer G., Kollar H.P. & G. Strohmayer (2010): Straßenlärm und Vögel – Road Noise and Birds. – Straßenforschung Heft 587, 85 S. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien.
- BMVBW – Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen (2004): Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau. 84 S. + CD, Bonn.
- BVWP - Bundesverkehrswegeplan 2030: Hrsg. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Stand 03.08. 2016, 188S.
https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile
- EBA – Eisenbahn-Bundesamt (2005): Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen – 5. Fassung (Teil IV neu) – Stand Juli 2005. Teil IV: FFH-Verträglichkeitsprüfung und Ausnahmeverfahren. 48 S.
- EBA – Eisenbahn-Bundesamt (2022a): Umwelt-Leitfaden für die eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung. Teil IV Die FFH-Vorprüfung, FFH-Verträglichkeitsprüfung und Ausnahmeprüfung. Stand November 2022, 20 S.
- EBA – Eisenbahn-Bundesamt (2022b): Mustergliederung zur Unterlage für die FFH-Verträglichkeitsprüfung. Stand November 2022.
- EU-Kommission (2021): Methodik-Leitlinien zu Artikel 6 Absätze 3 und 4 der FFH-Richtlinie 92/43/EWG zur Prüfung von Plänen und Projekten in Bezug auf Natura-2000-Gebiete“. (veröffentlicht durch Bekanntmachung der Kommission vom 28.9.2021)
<https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/99a99e59-3789-11ec-8daf-01aa75ed71a1/language-de>
- Garniel A., Daunicht W.D., Mierwald U. & U. Ojowski (2007): Vögel und Verkehrslärm. Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna. Schlussbericht November 2007. – F+E-Vorhaben 02.237/2003/LR des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. – Bonn, Kiel, 273 S.
https://www.researchgate.net/publication/258434822_VUL_Endbericht_lang_2007
- Garniel A. & U. Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Ergebnisse des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens FE 02.286/2007/LRB „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“ der Bundesanstalt



für Straßenwesen. 113 S.

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/arbeitshilfe-voegel-und-strassenverkehr.pdf?__blob=publicationFile

- Gatter W. & H. Mattes (2008): Ändert sich der Mittelspecht *Dendrocoptes medius* oder die Umweltbedingungen? Eine Fallstudie aus Baden-Württemberg. - Vogelwelt 129: 73 – 84.
- Glutz von Blotzheim U.N. (Hrsg.) (1989): Handbuch der Vögel Mitteleuropas, Band 4: Falconiformes. 2. Auflage (Bearb. Glutz von Blotzheim U.N., Bauer K.M. & E. Bezzel). AULA Verlag, Wiesbaden.
- Handbuch der Vögel Mitteleuropas. Band 9: Columbiformes-Piciformes. 2. Auflage (Bearb. Glutz von Blotzheim U.N. & K.M. Bauer). AULA Verlag, Wiesbaden.
- GÖG - Gruppe für ökologische Gutachten GmbH (2023a): Faunistische Kartierungen Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel PfA 7.1 Appenweiler – Hohberg (Tunnel Offenburg). – im Auftrag der DB Netz AG. Unterlage 17.1.3.2: Teil 1: Alle Arten außer Fledermäuse.
- GÖG - Gruppe für ökologische Gutachten GmbH (2023b): Faunistische Kartierungen Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel PfA 7.1 Appenweiler – Hohberg (Tunnel Offenburg). – im Auftrag der DB Netz AG. Unterlage 17.1.3.3: Anhang 3: Teil 2: Fledermäuse.
- Hölzinger J. (1987-2018): Die Vögel Baden-Württembergs (Avifauna Baden-Württemberg). 15 Bände. Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart
Hölzinger, J. & Mahler, U. 2001, Bd. 3 Spechte
- Kramer, M., H.-G. Bauer, F. Bindrich, J. Einstein & U. Mahler (2022): Rote Liste der Brutvögel Baden-Württembergs. 7. Fassung, Stand 31.12.2019. – Naturschutz-Praxis Artenschutz 11.
https://pudi.lubw.de/detailseite/-/publication/10371-7_Fassung_Stand_31.12.2019.pdf
- LUBW – Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (2017): Standard-Datenbogen für das Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“, Stand Mai 2017. Zugriff zuletzt am 22.02.2024.
- LUBW – Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (Hrsg.) (2014): Handbuch zur Erstellung von Management-Plänen für die Natura 2000-Gebiete in Baden-Württemberg. Version 1.3.
- LUBW- Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (Hrsg.) (2003): Handbuch zur Erstellung von Pflege- und Entwicklungsplänen für die Natura-2000-Gebiete in Baden-Württemberg". Fachdienst Naturschutz / Naturschutz-Praxis / Allgemeine Grundlagen. Stand: 7. April 2003. 1. Auflage. Karlsruhe 2003.
- LUBW (2014): Im Portrait - die Arten der EU-Vogelschutzrichtlinie. 2. Aufl. 144 Seiten.
<https://pudi.lubw.de/detailseite/-/publication/24285>
- Mebis T. & D. Schmidt (2006): Die Greifvögel Europas, Nordafrikas und Vorderasiens. Franckh-Kosmos Verlags, Stuttgart. 495 S.
- Müller J. (2013): Schwarzspecht *Dryocopus martius* und Mittelspecht *Dendrocoptes medius* als Leitarten für den Waldnaturschutz in der Vorbergzone des Nordschwarzwaldes. -Ornithol. Jh. Bad.-Württ. 29: 29-50.
- Obermeyer Infrastruktur GmbH & Co. KG (2024): ABS/NBS Karlsruhe-Basel, StA 7, PfA 7.1 Appenweiler - Hohberg (Tunnel Offenburg). Unterlagen 01 bis 04, 07 bis 09 und 18.



Obermeyer Infrastruktur GmbH & Co. KG (2023): ABS/NBS Karlsruhe-Basel, StA 7, PfA 7.1 Appenweier - Hohberg (Tunnel Offenburg). Isophonen für die Umweltplanung: Betriebslärm. Übermittelt als GIS-Projekt, Stand vom 21.07.2023.

RPF – Regierungspräsidium Freiburg (Hrsg.) (2016): Managementplan für das FFH-Gebiet 7513-341 „Untere Schutter und Unditz“ und die Vogelschutzgebiete 7513-441 „Kinzig-Schutter-Niederung“ und 7513-442 „Gottswald“ – bearbeitet von der ARGE FFH-Management, Tier- und Landschaftsökologie Dr. Jürgen Deutsche & Institut für Umweltplanung Prof. Dr. Konrad Reidl. Stand: 30.09.2016

https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/natur-und-landschaft/map-endfassungen-uebersicht/-/document_library/OU6Z5CnGULw8/view/285010

RPF – Regierungspräsidium Freiburg (Hrsg.) (2017): Erläuterung zu den Natura 2000-Managementplänen FFH-Gebiet 7513-341 „Untere Schutter und Unditz“ und die Vogelschutzgebiete 7513-441 „Kinzig-Schutter-Niederung“ und 7513-442 „Gottswald“

https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/natur-und-landschaft/map-endfassungen-uebersicht/-/document_library/OU6Z5CnGULw8/view/285010

Südbeck P, Andretzke H., Fischer S., Gedeon K., Schikore, T., Schröder K. & C. Sudfeldt (2005): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands, Radolfzell.

RECHTSGRUNDLAGEN

Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 geändert worden ist.

https://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/index.html

Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. EG L 20, S. 7), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.06.2019 (ABl. EU L 170, S. 115) geändert worden ist.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0147>

Verordnung des Ministeriums für Ernährung und ländlichen Raum Baden-Württembergs zur Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten (VSG-VO) vom 5. Februar 2010:

https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/685951/RPF_FFH_VO.pdf/f4c96846-2168-4072-a09a-8c942a9b30bf





10 Anhang

- Standard-Datenbogen des Vogelschutzgebiets DE 7513-442 „Gottswald“. Stand Mai 2017
Aktualität zuletzt am 23.02.2024 überprüft
- Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“:
Auszug aus Anlage 1, Teil III zur Verordnung des Ministeriums für Ernährung und ländlichen Raum Baden-Württembergs zur Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten (VSG-VO) vom 5. Februar 2010: Gebietsbezogene Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet DE 7513-442 „Gottswald“





STANDARD-DATENBOGEN

für besondere Schutzgebiete (BSG), vorgeschlagene Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (vGGB), Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) und besondere Erhaltungsgebiete (BEG)

1. GEBIETSKENNZEICHNUNG

1.1 Typ

A

1.2. Gebietscode

D E 7 5 1 3 4 4 2

1.3. Bezeichnung des Gebiets

Gottswald

1.4. Datum der Erstellung

2 0 0 7 0 9
J J J J M M

1.5. Datum der Aktualisierung

2 0 1 7 0 5
J J J J M M

1.6. Informant

Name/Organisation: Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Anschrift: Griesbachstr. 1, 76185 Karlsruhe
E-Mail:

1.7. Datum der Gebietsbenennung und -ausweisung/-einstufung

Ausweisung als BSG

2 0 0 7 1 1
J J J J M M

Einzelstaatliche Rechtsgrundlage für die Ausweisung als BSG:

05.02.2010

Vorgeschlagen als GGB:

2 0 0 7 1 1
J J J J M M

Als GGB bestätigt (*):

J J J J M M

Ausweisung als BEG

J J J J M M

Einzelstaatliche Rechtsgrundlage für die Ausweisung als BEG:

Erläuterung(en) (**):

(*) Fakultatives Feld. Das Datum der Bestätigung als GGB (Datum der Annahme der betreffenden EU-Liste) wird von der GD Umwelt dokumentiert
(**) Fakultatives Feld. Beispielsweise kann das Datum der Einstufung oder Ausweisung von Gebieten erläutert werden, die sich aus ursprünglich gesonderten BSG und/oder GGB zusammensetzen.

2. LAGE DES GEBIETS

2.1. Lage des Gebietsmittelpunkts (Dezimalgrad):

Länge

7,8781

Breite

48,4906

2.2. Fläche des Gebiets (ha)

2.208,32

2.3. Anteil Meeresfläche (%):

0,00

2.4. Länge des Gebiets (km)

2.5. Code und Name des Verwaltungsgebiets

NUTS-Code der Ebene 2 Name des Gebiets

	D	E	1	3

Freiburg

2.6. Biogeografische Region(en)

- Alpin (... % (*))
- Atlantisch (... %)
- Schwarzmeerregion (... %)
- Boreal (... %)
- Kontinental (... %)
- Makaronesisch (... %)
- Mediterran (... %)
- Pannonisch (... %)
- Steppenregion (... %)

Zusätzliche Angaben zu Meeresgebieten (**)

- Atlantisch, Meeresgebiet (... %)
- Schwarzmeerregion, Meeresgebiet (... %)
- Ostseeregion, Meeresgebiet (... %)
- Mediteran, Meeresgebiet (... %)
- Makaronesisch, Meeresgebiet (... %)

(*) Liegt das Gebiet in mehr als einer Region, sollte der auf die jeweilige Region entfallende Anteil angegeben werden (fakultativ).
 (**) Die Angabe der Meeresgebiete erfolgt aus praktischen/technischen Gründen und betrifft Mitgliedstaaten, in denen eine terrestrische biogeografische Region an zwei Meeresgebieten grenzt.

4. GEBIETSBESCHREIBUNG

4.1. Allgemeine Merkmale des Gebiets

Code	Lebensraumklasse	Flächenanteil
N14	Melioriertes Grünland	1 %
N16	Laubwald	96 %
N23	Sonstiges (einschl. Städte, Dörfer, Straßen, Deponien, Gruben, Industriegebiete)	1 %
N19	Mischwald	2 %
Flächenanteil insgesamt		100 %

Andere Gebietsmerkmale:

Großflächiger Waldkomplex mit Eichen-Hainbuchenwäldern, Traubenkirschen-Erlen-Eschen-Sumpfwäldern, Erlen-Eschen-Auwäldern, Erlen-Bruchwäldern u.a.

4.2. Güte und Bedeutung

Eines der bedeutendsten Dichtezentren des Mittelspechtes in Baden-Württemberg.

4.3. Bedrohungen, Belastungen und Tätigkeiten mit Auswirkungen auf das Gebiet

Die wichtigsten Auswirkungen und Tätigkeiten mit starkem Einfluss auf das Gebiet

Negative Auswirkungen				Positive Auswirkungen			
Rangskala	Bedrohungen und Belastungen (Code)	Verschmutzungen (fakultativ) (Code)	innerhalb/außerhalb (i o b)	Rangskala	Bedrohungen und Belastungen (Code)	Verschmutzungen (fakultativ) (Code)	innerhalb/außerhalb (i o b)
H				H			
H				H			
H				H			
H				H			
H				H			

5. SCHUTZSTATUS DES GEBIETS (FAKULTATIV)

5.1. Ausweisungstypen auf nationaler und regionaler Ebene:

Code				Flächenanteil (%)			Code				Flächenanteil (%)			Code				Flächenanteil (%)						
D	E	0	2			0																		

5.2. Zusammenhang des beschriebenen Gebietes mit anderen Gebieten

ausgewiesen auf nationaler oder regionaler Ebene:

Typcode				Bezeichnung des Gebiets	Typ	Flächenanteil (%)		
D	E	0	2	Unterwassermatten	*			0

ausgewiesen auf internationaler Ebene:

Typ	Bezeichnung des Gebiets	Typ	Flächenanteil (%)		
Ramsar-Gebiet	1				
	2				
	3				
	4				
Biogenetisches Reservat	1				
	2				
	3				
Gebiet mit Europa-Diplom	---				
Biosphärenreservat	---				
Barcelona-Übereinkommen	---				
Bukarester Übereinkommen	---				
World Heritage Site	---				
HELCOM-Gebiet	---				
OSPAR-Gebiet	---				
Geschütztes Meeresgebiet	---				
Andere	---				

5.3. Ausweisung des Gebiets

6. BEWIRTSCHAFTUNG DES GEBIETS

6.1. Für die Bewirtschaftung des Gebiets zuständige Einrichtung(en):

Organisation:	
Anschrift:	Bissierstr. 7, 79114 Freiburg
E-Mail:	
Organisation:	
Anschrift:	
E-Mail:	

6.2. Bewirtschaftungsplan/Bewirtschaftungspläne:

Es liegt ein aktueller Bewirtschaftungsplan vor: Ja Nein, aber in Vorbereitung Nein

6.3. Erhaltungsmaßnahmen (fakultativ)

--

7. KARTOGRAFISCHE DARSTELLUNG DES GEBIETS

INSPIRE ID:

Im elektronischen PDF-Format übermittelte Karten (fakultativ)

Ja Nein

Referenzangabe(n) zur Originalkarte, die für die Digitalisierung der elektronischen Abgrenzungen verwendet wurde (fakultativ):

MTB: 7413 (Kehl (Appenweier)); MTB: 7513 (Offenburg)
--

20. Gottswald (Gebietsnummer DE 7513-442)

Größe: 2.208 ha

<u>Regierungsbezirk(e):</u>	Freiburg
<u>Stadt-/Landkreis(e):</u>	Ortenaukreis
<u>Städte und Gemeinden:</u>	Kehl, Offenburg, Schutterwald, Willstätt

Gebietsbezogene Erhaltungsziele

Brutvögel

Baumfalke (*Falco subbuteo*)

- Erhaltung von lichten Wäldern mit angrenzenden offenen Landschaften
- Erhaltung von Altbäumen und Altholzinseln
- Erhaltung von Überhängen, insbesondere an Waldrändern
- Erhaltung der Gewässer mit strukturreichen Uferbereichen und Verlandungszonen sowie der Feuchtgebiete
- Erhaltung von Nistgelegenheiten wie Krähennester, insbesondere an Waldrändern
- Erhaltung des Nahrungsangebots, insbesondere mit Kleinvögeln und Großinsekten
- Erhaltung störungsfreier oder zumindest störungsarmer Fortpflanzungsstätten während der Fortpflanzungszeit (15.4. – 15.9.)

Grauspecht (*Picus canus*)

- Erhaltung von reich strukturierten lichten Laub- und Laubmischwäldern mit Offenflächen zur Nahrungsaufnahme
- Erhaltung von Auenwäldern
- Erhaltung von Randstreifen, Rainen, Böschungen und gesäumten gestuften Waldrändern
- Erhaltung von Altbäumen und Altholzinseln
- Erhaltung von Totholz, insbesondere von stehendem Totholz
- Erhaltung der Bäume mit Großhöhlen
- Erhaltung des Nahrungsangebots, insbesondere mit Ameisen

Hohltaube (*Columba oenas*)

- Erhaltung von Laub- und Laubmischwäldern
- Erhaltung von Altbäumen und Altholzinseln
- Erhaltung der Bäume mit Großhöhlen

Mittelspecht (*Dendrocopos medius*)

- Erhaltung von Laub- und Laubmischwäldern, insbesondere mit Eichenanteilen
- Erhaltung von Auen- und Erlenwäldern
- Erhaltung von Altbäumen (insbesondere Eichen) und Altholzinseln
- Erhaltung von stehendem Totholz
- Erhaltung von Bäumen mit Höhlen

Schwarzmilan (*Milvus migrans*)

- Erhaltung von lichten Waldbeständen, insbesondere Auenwäldern
- Erhaltung der naturnahen Fließ- und Stillgewässer

- Erhaltung von Altholzinseln und alten, großkronigen Bäumen mit freier Anflugmöglichkeit, insbesondere in Waldrandnähe
- Erhaltung der Bäume mit Horsten
- Erhaltung der Lebensräume ohne Gefahrenquellen wie nicht vogelsichere Freileitungen und Windkraftanlagen
- Erhaltung störungsfreier oder zumindest störungsarmer Fortpflanzungsstätten während der Fortpflanzungszeit (1.3.- 15.8.)

Schwarzspecht (*Dryocopus martius*)

- Erhaltung von ausgedehnten Wäldern
- Erhaltung von Altbäumen und Altholzinseln
- Erhaltung der Bäume mit Großhöhlen
- Erhaltung von Totholz
- Erhaltung des Nahrungsangebots, insbesondere mit Ameisen

Wespenbussard (*Pernis apivorus*)

- Erhaltung von lichten Laub- und Misch- sowie Kiefernwäldern
- Erhaltung von Altholzinseln und alten, großkronigen Bäumen mit freier Anflugmöglichkeit
- Erhaltung der Bäume mit Horsten
- Erhaltung des Nahrungsangebots, insbesondere mit Staaten bildenden Wespen und Hummeln
- Erhaltung der Lebensräume ohne Gefahrenquellen wie nicht vogelsichere Freileitungen und Windkraftanlagen
- Erhaltung störungsfreier oder zumindest störungsarmer Fortpflanzungsstätten während der Fortpflanzungszeit (1.5. – 31.8.)