



STELLUNGNAHME zur Anfrage		Vorlage Nr.:		
B'90/Die Grünen-OR-Fraktion		Verantwortlich:	Dez. 1 / ZJD	
vom: 23.03.2017 eingegangen am: 23.03.2017				
Anfrage zu Rodungen im Bereich der Gleisanlagen der DB Untere Hub				
Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Ortschaftsrat Durlach	21.06.2017	11	x	

1. War die Rodungsaktion alleine Sache der DB?

Nein. Die Deutsche Bahn (DB) führte Maßnahmen im Gleisdreieck KA-Heidelberg-Pforzheim durch. Die Maßnahmen neben dem Gleis Richtung Pforzheim weiter östlich des Gleisdreieckes im Gewinn "In der Beun" hingegen erfolgten durch die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG). Die Stadtbahnstrecke Durlach (tief) bis Grötzingen Bahnhof ist eine Straßenbahninfrastruktur der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK). Die Instandhaltung liegt abschnittsweise im Zuständigkeitsbereich der AVG.

2. Warum wurde so umfanglich gerodet?

Die DB verweist auf ihre Pflicht, ihren Betrieb sicher zu führen. Zur Betriebssicherheit gehört demnach auch das Freihalten von Signalsichten und von Sichtachsen (z.B. an Bahnübergängen), Regellichtraumprofilen von mindestens 6 m ab Gleismitte, VDE-Sicherheitsabständen zu elektrischen Leitungen und Sicherheitsräumen neben dem Gleis. Außerdem muss der Bereich neben den Gleisen im Havariefall zur Evakuierung von Passagieren und als Rettungsweg dienen und ebenfalls entsprechend freigehalten werden. Die DB führt deshalb regelmäßig vorausschauend Pflegearbeiten im Rahmen eines Vegetationsmanagements durch. Hierbei wird die Rückschnittzone von mindestens 6 Meter aus Gleismitte jährlich zurückgeschnitten. Auch im Gleisdreieck Durlach wird daher dieser Bereich durch jährliche Mahd von Bewuchs freigehalten.

Ebenso gilt auch für die Stadtbahnstrecke die gesetzliche Pflicht, Betriebsanlagen der Bahn jederzeit in einem ordnungsgemäßen und betriebssicheren Zustand zu halten. Hierzu gehören die regelmäßige Bewuchskontrolle sowie bei Bedarf entsprechende Rückschnittmaßnahmen. Im konkreten Fall ragte die Vegetation stellenweise bereits in das Lichtprofil der Bahn, zudem beeinträchtigte das Wurzelwerk nach Aussagen der AVG zwischenzeitlich erheblich die Standsicherheit des gleisbegleitenden Kabelkanals, und es war keine ausreichend freie Zugänglichkeit mehr für die Betriebsbediensteten zu

den Leitungen im Kanal gegeben. Zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Bahnverkehrs waren die Maßnahmen im vorgenommenen Umfang erforderlich. Der Rückschnitt umfasste streckenweise auch bereits abgestorbenes Gehölz. Die Maßnahme war für die vegetationsfreie Zeit im Februar eingeplant und konnte auf Grund der erkannten Dringlichkeit keinesfalls bis ins Spätjahr 2017 verschoben werden.

3. Gibt es für solche Flächen keinen besonderen Schutz, bspw. für Heckenbrüter?

Für Flächen, die öffentlichen Zwecken dienen, beinhaltet das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) eine sogenannte „Funktionssicherungsklausel“, die u.a. auch öffentliche Schienenwege mit umfasst. Gemäß § 4 S. 1 Nr. 3 BNatSchG ist auf Flächen, welche ausschließlich oder überwiegend Zwecken des öffentlichen Verkehrs als öffentliche Verkehrswege dienen oder die in einem verbindlichen Plan hierfür ausgewiesen sind, die bestimmungsgemäße Nutzung (als öffentlicher Verkehrsweg) zu gewährleisten. Diese Funktionssicherungsklausel entbindet nicht von der Geltung naturschutzrechtlicher Vorschriften, garantiert aber die „bestimmungsgemäße Nutzung“ und die für einen ordnungsgemäßen Bahnbetrieb erforderlichen Maßnahmen der verantwortlichen Verkehrsunternehmen. Im Falle von gegenläufigen Interessen des Naturschutzes ist dem öffentlichen Interesse des ordnungsgemäßen Bahnverkehrs grundsätzlich Vorrang eingeräumt.

Was Vogelschutz anbelangt, so verweist die DB darauf, die Maßnahmen im Zeitraum Januar bis Mitte Februar und durch bezüglich Artenschutz geschulte Mitarbeiter ausgeführt zu haben. Die DB bewegte sich innerhalb des gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG allgemein zulässigen Rodungszeitraumes.

Die AVG, die infolge personeller Engpässe ausnahmsweise noch Mitte März tätig werden musste, verweist darauf, besonders darauf geachtet zu haben, dass kein Brutgeschäft vorhanden war. Die AVG beruft sich auf die Regelungen des § 39 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG, die unter den dort genannten Voraussetzungen Maßnahmen, die der Gewährleistung der Verkehrssicherheit dienen (§ 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 c BNatSchG) auch nach dem 1. März noch gestatten.

Anzumerken ist, dass zum Zeitpunkt der AVG-Maßnahmen die Sträucher noch unbelaubt und insofern gut einsehbar waren. Nach Einschätzung des Bereichs Ökologie des Umwelt- und Arbeitsschutzes wird davon ausgegangen, dass für den AVG-Bereich zum fraglichen Zeitpunkt eine Beeinträchtigung brütender Vögel eher nicht zu erwarten stand. Die Hecken waren ferner nur bis zu ca. 1,20 m bis 1,50 m hoch und somit keine optimalen Nistplätze. Konkrete Anhaltspunkte, dass Verbotstatbestände des besonderen Artenschutzes (§ 44 BNatSchG) verwirklicht worden sein könnten, liegen der Natur-schutzverwaltung nicht vor.

4. Gilt für die Bäume in diesem Bereich die Baumschutzsatzung der Stadt Karlsruhe?

Die Baumschutzsatzung der Stadt Karlsruhe nimmt in § 4 Nr. 3 unter Verweis auf die Funktionssicherungsklausel (ehemals § 38 Abs. 1 BNatSchG, aktuell § 4 BNatSchG, siehe Antwort zu Frage Nr. 3) Pflegemaßnahmen, die zum ordnungsgemäßen Betrieb von öffentlichen Verkehrswegen erforderlich sind, von den Verboten aus.

5. Wenn nicht, wer übt dann die Überwachungsfunktion aus?

Es muss zwischen den DB- und den AVG/VBK-Flächen unterschieden werden.

a) Deutsche Bahn:

Hier ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) anzuwenden. Gemäß § 4 Abs. 1 AEG sind die Eisenbahnen verpflichtet ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebs sicherem Zustand zu halten. Genehmigungen für Eisenbahnbetriebsanlagen obliegen - mit Ausnahme des Arbeitsschutzes - gemäß § 4 Abs. 6 AEG dem Eisenbahnbundesamt (EBA). Dies gilt auch für den Vollzug von Rechtsnormen, die sich auf andere rechtliche Grundlagen als das AEG stützen. Die Reichweite dieser kompetenzrechtlichen Regelung ist aber in Literatur und Rechtsprechung umstritten. Die Naturschutzverwaltung steht diesbezüglich aktuell in Kontakt mit dem EBA.

b) AVG/VBK:

Hier handelt es sich um eine nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als Straßenbahn gewidmete Strecke. Für Genehmigungsverfahren nach dem PBefG ist das Regierungspräsidium Karlsruhe zuständig. Die technische Aufsicht ist obliegt der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen (TAB), angesiedelt beim RP Stuttgart. Im Falle von Verstößen gegen Naturschutzrecht besteht hier die Zuständigkeit der Naturschutzbehörde. Allerdings ist auch für die AVG/VBK-Flächen die Funktionssicherungsklausel (vgl. Ziffer 3) zu beachten.