

## **Antrag**

**der Abg. Dr. Gisela Splett u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Ernährung und Ländlichen Raum**

### **Vogelsicherheit an Bahnstrecken**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. ob es in Baden-Württemberg Zahlen oder Schätzwerte über die jährlichen Großvogelverluste durch Stromschlag an gefährlichen Oberleitungsmasten der Bahnen (Deutsche Bahn, Privatbahnen, S-Bahnen usw.) gibt;
2. wie sie das Oberleitungsnetz der Bahnen in Baden-Württemberg im Hinblick auf die Frage der Vogelsicherheit insgesamt bewertet und an welchen Strecken(-abschnitten) und bei welchen Bauelementen noch Handlungsbedarf gesehen wird;
3. welche Kenntnisse vorliegen zu durchgeführten Maßnahmen zur Entschärfung des Gefährdungspotenzials der Oberleitungsanlagen, insbesondere zur Nachrüstung gefährlicher Masten seit 2002 und ob Landesbehörden entsprechende Umbaumaßnahmen/Nachrüstungen verlangt haben;
4. welche Neubaustrecken und Neuelektrifizierungen seit 2003 realisiert und planfestgestellt wurden, wie hoch bei den einzelnen Strecken der Anteil der Masten ist, die entsprechend der bahninternen Vorschrift DS 997.9114 vogelsicher gebaut wurden bzw. werden sollen und inwieweit von den Landesbehörden im Planungsverfahren Vogelsicherheit eingefordert wurde;

## II.

Regelungen zu treffen, die sicherstellen, dass Vogelsicherheit an Neubaustrecken und bei Neuelektrifizierung von Bahnstrecken sowie bei der Instandsetzung und Erneuerung bestehender Anlagen gewährleistet wird.

20. 03. 2008

Dr. Splett, Bauer, Dr. Murschel, Pix, Rastätter, Sckerl GRÜNE

## Begründung

Die Oberleitungsanlagen der Deutschen Bahn wurden von § 53 BNatSchG (2002) ausgenommen und werden auch im aktuell vorliegenden Antrag von FDP/DVP zum Stromtod von Vögeln (Landtagsdrucksache 14/2445) nicht erwähnt.

Laut Satz 3 von § 53 BNatSchG besteht weder eine Nachrüstpflicht für gefährliche, bestehende Oberleitungsmasten, noch ist die Bahn verpflichtet, die Vogelsicherheit an Neubaustrecken und bei Neuelektrifizierungen zu beachten. Der Gesetzgeber hatte es 2002 für sinnvoll erachtet, hier eine Regelung auf EU-Ebene abzuwarten (vgl. Bundestagsdrucksache 14/7490, S. 11).

Da sich seit 2002 diesbezüglich nichts Erkennbares getan hat, und da in Baden-Württemberg einige DB-Neubau-/Ausbaustrecken und Neuelektrifizierungen anstehen (z. B. Ulm–Lindau), fordern die Grünen die Landesregierung auf, nun selbst tätig zu werden und insbesondere sicherzustellen, dass die bereits existierende bahinterne Vorschrift DS 997.9114 (Stand 1. April 2003), die die Bahn selbst bei Neubaustrecken nur punktuell anwendet, bei allen Neubaustrecken und Neuelektrifizierungen ausnahmslos zur Anwendung kommt.

Hierfür spricht auch, dass sich laut Expertenaussagen die Vogelsicherheit an den Oberleitungseinrichtungen der Bahn gemäß DS 997.9114 zu Kosten erzielen lässt, die im Rahmen der Gesamtkosten vernachlässigbar sind.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 15. April 2008 Nr. Z(57)–0141.5/ nimmt das Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum im Einvernehmen mit dem Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen,*

*I. zu berichten,*

*1. ob es in Baden-Württemberg Zahlen oder Schätzwerte über die jährlichen Großvogelverluste durch Stromschlag an gefährlichen Oberleitungsmasten der Bahnen (Deutsche Bahn, Privatbahnen, S-Bahnen usw.) gibt;*

Zu I. 1.:

Konkrete Zahlen oder auch Schätzwerte über die jährlichen Verluste an Großvögeln in Folge eines Stromschlags an Oberleitungen der Eisenbahnen in Baden-Württemberg sind der Landesregierung nicht bekannt. Auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Baden-Württemberg konnten hierzu keine Angaben machen. DB Netz AG – mit 6.000 km elektrifizierter Gleise größter Betreiber eines Bahnstromnetzes – geht von ca. 25 bis 30 Kurzschlüssen pro Jahr im Bahnstromnetz in Baden-Württemberg aus, die durch Vogelflug – überwiegend Krähen und Tauben – verursacht werden. Die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbh (AVG) als größter elektrischer Netzbetreiber der nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Baden-Württemberg geht von ca. 1 bis 2 Kurzschlüssen pro Jahr aus, die durch Vogelflug verursacht werden. Unabhängig davon wurden in Einzelfällen Vogelverluste von Weißstörchen bekannt.

*2. wie sie das Oberleitungsnetz der Bahnen in Baden-Württemberg im Hinblick auf die Frage der Vogelsicherheit insgesamt bewertet und an welchen Strecken(-abschnitten) und bei welchen Bauelementen noch Handlungsbedarf gesehen wird;*

Zu I. 2.:

Eine generelle Einschätzung des Gefährdungspotenzials des Oberleitungsnetzes und von Mastkonstruktionen der Bahn in Baden-Württemberg ist nicht möglich. Soweit konkrete Verluste von Großvögeln an Bahnstrecken den Landesbehörden bekannt werden, werden diese den Bahnen mitgeteilt, damit ggf. entsprechende Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden können.

*3. welche Kenntnisse vorliegen zu durchgeführten Maßnahmen zur Entschärfung des Gefährdungspotenzials der Oberleitungsanlagen, insbesondere zur Nachrüstung gefährlicher Masten seit 2002 und ob Landesbehörden entsprechende Umbaumaßnahmen/Nachrüstungen verlangt haben;*

Zu I. 3.:

Kenntnisse über Umbaumaßnahmen und Nachrüstungen liegen nicht vor. Von Landesbehörden wurden solche Maßnahmen nicht gefordert.

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

*4. welche Neubaustrecken und Neuelektrifizierungen seit 2003 realisiert und planfestgestellt wurden, wie hoch bei den einzelnen Strecken der Anteil der Masten ist, die entsprechend der bahninternen Vorschrift DS 997.9114 vogelsicher gebaut wurden bzw. werden sollen und inwieweit von den Landesbehörden im Planungsverfahren Vogelsicherheit eingefordert wurde;*

Zu I. 4.:

Seit 2003 wurden im Regierungsbezirk Stuttgart lediglich neue Bahnstrecken der DB planfestgestellt oder elektrifiziert. Im Rahmen der ICE-Neubaustrecke nach Ulm wurde der bislang einzige Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 2.1.c (Albvorland Wendlingen–Aichelberg) in 2002 erlassen. Im Anhörungsverfahren befindet sich der Abschnitt 2.2 Alaufstieg Aichelberg–Hohenstadt; bei den Stellungnahmen und Einwendungen spielte der Vogelschutz an der Bahnleitung keine Rolle. Bei dem demnächst erwarteten Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen) wird das Eisenbahnbundesamt den Vorschlag des Regierungspräsidiums Stuttgart zu Vogelschutzmaßnahmen gegen Kollision mit den Zügen oder den Leiterseilen (Drahtanfluggefahr) aufgreifen; ein Problem mit Strommasten trat im Verfahren nicht auf.

Die S 60 (2. Gleis von Böblingen bis Renningen) hat das zuständige Eisenbahnbundesamt auf Vorschlag des Regierungspräsidiums Stuttgart als Anhörungsbehörde planfestgestellt, ohne dass Probleme mit dem Vogelschutz genannt worden wären. Derzeit ist die Elektrifizierung der S 1 Wernau–Wendlingen–Kirchheim/Teck im Rechtsverfahren und zur Elektrifizierung vorgesehen; auch dort wurde das Thema Vogelschutz in Bezug auf die Bahnoberleitungen von den Naturschutzvereinigungen und -behörden nicht problematisiert. Für das in 2000 planfestgestellte 2. Gleis für die S 4 Freiberg a. N. bis Benningen hatte die DB als Antragstellerin auf Anregung der Naturschutzbehörden und Verbände und auf Vermittlung des Regierungspräsidiums Stuttgart zugesagt, die Oberleitungsmasten mit einem Mindestabstand von 60 cm zwischen Mastspitze und mastseitiger Innenkante des Isolators zu den spannungsführenden Leiterseilen zu bauen. Damit kann beim Anflug von größeren Vögeln auf die Mastspitzen eine Berührung des Auslegers und damit der Stromtod durch Erdschluss vermieden werden.

Im Regierungsbezirk Karlsruhe wurden der zweigleisige Ausbau bei Gölshausen (2004), und der zweigleisige Ausbau der Strecke Karlsruhe–Ittersbach im Abschnitt Gemarkungsgrenze Reichenbach/Langensteinbach bis zum Bahnhof Langensteinbach (2008) planfestgestellt. In keinem dieser Verfahren war die Frage potenzieller Stromschlaggefahren für Vögel thematisiert worden. Entsprechende Maßnahmen wurden daher auch nicht vorgesehen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Elektrifizierung der bundeseigenen Bahnstrecke Bahnhof Eutingen im Gäu bis Hauptbahnhof Freudenstadt der DB Netz AG hat das Regierungspräsidium das Anhörungsverfahren durchgeführt und den entsprechenden Anhörerbericht dem Eisenbahn-Bundesamt Stuttgart als zuständiger Planfeststellungsbehörde weitergeleitet. Nachdem auch in diesem Verfahren das Thema nicht angesprochen worden war, wurden in dem Vorlagebericht keine Forderungen bezüglich potenzieller Stromschlaggefahren für Vögel erhoben. Ungeachtet dessen wurden die Masten entsprechend der bahninternen Richtlinie DS 997.9114 vogelsicher gebaut.

Im Regierungsbezirk Freiburg wurde die DB zu dem Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel im Abschnitt Riegel–March vom Eisenbahn-Bundesamt Karlsruhe im Jahr 2007 bei der Überprüfung der Antragsunterlagen auf die vogelsichere Ausführung der Oberleitungen nach DS-997-9114 hingewiesen.

Im Regierungsbezirk Tübingen wurde in das Verfahren für die ICE-Neubau-  
strecke Wendlingen–Ulm das Thema Stromschlaggefahren für Vögel bislang  
nicht eingebracht, es wird aber vom Regierungspräsidium noch aufgegriffen  
werden.

Neu elektrifiziert wurden seit 2003 folgende Strecken der AVG:

- Pforzheim–Bad Wildbad,
- Rastatt–Freudenstadt,
- Heilbronn–Öhringen und
- Freudenstadt–Eutingen im Gäu.

Bei der bahninternen Vorschrift DS 997.9114 handelt es sich um eine Vor-  
schrift der DB AG, die für Strecken der AVG grundsätzlich keine Anwendung  
findet. Soweit bekannt, wendet die AVG sie jedoch dort an, wo sie ehemalige  
DB-Strecken übernommen hat. Dies trifft auf die o. g. vier Strecken zu. Bei  
diesen Strecken wurden im Genehmigungsverfahren die Belange des Vogel-  
schutzes von den Planfeststellungsbehörden berücksichtigt.

## II.

*Regelungen zu treffen, die sicherstellen, dass Vogelsicherheit an Neubau-  
strecken und bei Neuelektrifizierung von Bahnstrecken sowie bei der Instand-  
setzung und Erneuerung bestehender Anlagen gewährleistet wird.*

Zu II.:

Wie in der Begründung des Antrags dargestellt, gilt § 53 Bundesnaturschutz-  
gesetz mit den Regelungen über Vogelschutz an Freileitungen nicht für die  
Oberleitungsanlagen der Bahn. Die Regelungen der bahninternen Richtlinie  
DS 997.114 „Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ werden jedoch künftig  
von den Regierungspräsidien bei Planfeststellungen aufgenommen bzw. dem  
Eisenbahn-Bundesamt zur Aufnahme vorgeschlagen, soweit die Regierungs-  
präsidien das Anhörverfahren durchführen.

Hauk

Minister für Ernährung und Ländlichen Raum