Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Landesverband Bayern
des Bundes für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e.V.

Fachabteilung München
Pettenkoferstr. 10a/I
80336 München
Tel. 0 89 / 54 82 98 63
Fax 0 89 / 54 82 98 18

fa @ bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

ÖNG OAv
Sigi Lehmgrub

Bund Naturschutz in Bayern e.V. Pettenkoferstr. 10a/I 80336 München

An das
Landratsamt Oberallgäu
Postfach

87518 Sonthofen

Ihr Zeichen: *FB 11.1-Mü/Gl/BayEBG*
Vom: *25.10.2000*
Unser Zeichen: *OA-Fellhorn-FZ*
Vom: *30.11.2000*

Vollzug des Bayer. Eisenbahn- und Bergbahngesetzes – BayEBG;
Antrag der Fellhornbahn GmbH, Oberstdorf, und der Bierenwanglift GbR, Oberstdorf, auf Bau und Betriebsgenehmigung zur Modernisierung von verschiedenen Aufzugsanlagen im Skigebiet am Fellhorn;
a) Anhörung nach Art. 22 Abs. 3 BayEBG,
b) Beteiligung nach Art. 21 Abs. 3 Satz 1 BayEBG/Art. 78 f BayVwVfG;

Hier: Stellungnahme des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. (BN)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund Naturschutz (BN) bedankt sich für die Beteiligung am o.g. Verfahren gemäß § 29 BNatSchG. Wir nehmen wie folgt Stellung:

Aus den vorliegenden Unterlagen und bei Kenntnis der betroffenen Flächen ergibt sich, dass die geplanten Maßnahmen zwangsläufig erhebliche Eingriffe in die Umwelt zur Folge haben werden. Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) lehnt die „Modernisierungen" im Skigebiet Fellhorn daher ab.

Insbesondere ist die **Rodung von Bergwald** für die Neutrassierung von Liftanlagen zu kritisieren. Wir verweisen hierzu auf den Beschluss des Bayerischen Landtages von 1984 zum Schutz des Bergwaldes bei Freizeitanlagen.

Wesentlicher Ablehnungsgrund ist zudem die mit den Maßnahmen verbundene **Erhöhung der Beförderungskapazität**, weil sie zwangsläufig zu einem erhöhten Nutzungsdruck durch die Skifahrer auf die Landschaft führt. Statt einer weiteren Erhöhung der Belastung ist aber vielmehr eine Reduzierung bestehender Belastungen und damit auch eine Grenze der Beförderungskapazität nötig.

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft, München
Kto. 88 44 000
BLZ 700 205 00

Zu den **konkreten Eingriffen** in den Naturhaushalt möchten wir im einzelnen exemplarisch verweisen auf die „Pistenkorrekturen" und die Eingriffe in den Quelltobel zur – für uns nicht nachvollziehbar notwendigen - Verlegung der Talstation im Bereich der Birnwanglifte (Neubau der Zwei-Länderbahn), auf die neuen Planierungen und Aufschüttungen (Neubau der Vierersesselbahn „Höfle") sowie auf die Störungen der Wanderung der Birkhühner zwischen dem Schutzgebiet und dem Erlenfeld (Nahrungsbiotop) jenseits der Hangkante durch den Bau und Betrieb des Kavernenausgangs bei der Bergstation der See-Eckbahn.

Zudem sind unseres Erachtens aufgrund aller bisherigen Erfahrungen mit der Fellhornbahn bezüglich der in Aussicht gestellten Ausgleichsmaßnahmen schwere **Zweifel an der Realisierung** angebracht, da von dem Unternehmen wesentliche Auflagen für den Bau des Scheidtobelliftes im Jahr 1995 bis jetzt immer noch nicht erfüllt wurden (z.B. Anbringung von Infomedien in den Kabinen und Berücksichtigung der Zeitumstellung von MEZ auf MESZ bei den Betriebszeiten des neuen Liftes).
Es ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, wie eine dauerhafte Umsetzung eventueller Ausgleichsmaßnahmen durch geeignete Mittel sicher gewährleistet werden soll. Erfolgreicher Artenschutz ist jedoch nur mit einer langfristigen Perspektive möglich.

Die in den aktuellen Unterlagen enthaltenen Vorschläge für **Ausgleichsmaßnahmen sind zudem fachlich teilweise sehr fragwürdig** (z.B. Pflanzen von Vogelbeeren !) und von einer gewissen Hilflosigkeit gekennzeichnet:
Es sollte selbstverständlich sein, nur fachlich überzeugende und aufgrund der bisherigen Erfahrungen wirklich praxisgerechte Vorschläge als Ausgleichsmaßnahmen zu akzeptieren. Alles andere würde mit Sicherheit zu einer weiteren Verschlechterung der ökologischen Situation im Gebiet führen. Angesichts des dramatischen Bestandsrückganges des Birkhuhnvorkommens im Gebiet innerhalb eines einzigen Jahres (von Frühjahr 1999 bis Frühjahr 2000) trotz „wildbiologischer" Begleitung sind weitere Experimente nicht mehr zu verantworten.
Die vorgeschlagene Ausgrenzung von weiteren, teilweise sehr kleinen Rückzugsgebieten für Birkhühner kann theoretisch sinnvoll sein. Angesichts der bisherigen Erfahrungen erscheinen solche Vorschläge aber praxisfremd, falls der Bahnbetreiber auch zukünftig nicht zu einem wirklich effektiven Engagement für den Schutz von Wildtieren bereit ist. Falls es in der Wintersaison 2000/2001 der Bergbahn nicht gelingt, das verhältnismäßig kompakte und sogar mit einem Betretungsverbot ausgestattete Schutzgebiet „Scheidtobel" weiter zu beruhigen, wäre die Hoffnung auf eine Entlastung der verstreuten kleinen Baumgruppen bzw. Waldzeilen reine Illusion. Als Ausgleichmaßnahmen wären solche Vorschläge dann jedenfalls nicht akzeptabel.
Hier zeigen sich auch äußerst fragwürdige Unterschiede in den Aussagen des Gutachters: Während von ihm bisher ein Mindestabstand des Skibetriebes „von mindestens 100 m" für erforderlich gehalten wurde (Gutachten „Rauhfußhühner und Fellhornbahn", 1994, Seite 23), gibt sich der Bearbeiter im Rahmen der aktuellen Arbeiten für die Fellhornbahn plötzlich mit wesentlich geringeren Abständen zufrieden, die nach unserer Beurteilung nicht ausreichen.

Begleituntersuchungen sollten im naturschutzfachlichen Umfang durchgeführt werden, dürfen jedoch nicht überdimensioniert sein und dürfen keineswegs dazu führen, dass die für praktische Maßnahmen verfügbaren Mittel reduziert werden. Grundsätzlich sollten die für Maßnahmen der Eingriffsminimierung zur Verfügung stehenden Mittel konsequent für die Umsetzung konkreter, unmittelbarer und dauerhafter Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Situation eingesetzt werden.

Nötige Maßnahmen für das Gebiet wären:

1.) Schließung und wirkungsvolle Sperrung der sogenannten „Skiroute“ von der Gipfel- zur Mittelstation. Von dieser Trasse geht die überwiegende Störung des Schutzgebietes „Scheidtobel“ aus. Die Trasse ist nach Neuschneefällen außerdem sehr lawinengefährdet und somit auch ein Sicherheitsrisiko für die Wintersportler. Bei einer Einstellung der Nutzung könnte auf die für Wildtiere sehr störenden Lawinensprengungen am Gipfelgrat verzichtet werden.
2.) Ein sinnvolles und koordiniertes Maßnahmenspektrum zur Verringerung der Flächenbelastung durch Variantenfahrer unter Nutzung von Synergieeffekten: Dazu gehört die Fortführung und ggf. Erweiterung der bisherigen Markierung schützenswerter Flächen im Gelände unter der Verantwortung der Fellhornbahn. Zusätzlich müssen die schon als Auflagen für den Scheidtobellift geforderten Informationsmedien in den Kabinen der Fellhornbahn montiert werden. Außerdem sollte in der Talstation auf den vorhandenen Bildschirmen die Vorführung von Videos mit Variantenfahrten im Tiefschnee um die Einblendung von kurzen Informationsbeiträgen (Länge z.B. 10-30 Sekunden, zielgruppengerechte Darbietung, emotional ansprechende Gestaltung) ergänzt werden.
3.) Einstellung der Beweidung im zentralen Scheidtobelgebiet (auf den Zwergstrauchheiden zwischen den Haupttobeln) um die Bedingungen für eine erfolgreiche Aufzucht von Küken in diesem Gebiet zu verbessern. Damit wäre automatisch auch eine Förderung der Wiederbewaldung und des Aufwuchses von autochtonen Nahrungspflanzen wie der Vogelbeere verbunden.
4.) Beruhigung der Waldgebiete im Umfeld der Fellhornbahn-Talabfahrt durch geeignete Markierungen (Schilder, Stangen mit Leinen an besonders problematischen Einfahrtspunkten). Diese Maßnahme ist wegen der Auswirkungen der neuen Sesselbahn in diesem Abschnitt unbedingt notwendig.

Wir sehen in den geplanten Maßnahmen eine weitere Ausdehnung des Skibetriebes mit einer zwangsläufig damit verbundenen weiteren Ausdehnung der Störungen. Angesichts der bereits in den letzten Jahren erfolgten ständigen Ausdehnung des Betriebes und der damit verbundenen Eingriffe (z.B. auch die erst im vergangenen Jahr erfolgten Eingriffe für die Ausdehnung der Beschneiung und den Liftneubau) ist jede weitere Störung nicht mehr zu verantworten und aus naturschutzfachlicher Sicht abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen,

Christine Margraf
Regionalreferentin

gez. Michael Borth
Vorsitzender der Kreisgruppe
Kempten-Oberallgäu