Bund Naturschutz in Bayern e.V.

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

Fachabteilung München
Pettenkoferstr. 10 a/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

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

Landratsamt Oberallgäu
Bauaufsichtsbehörde
z. Hd. Herrn Liebl
Oberallgäuer Platz 2

87527 Sonthofen

Abgabetermin nach vorheriger telefonischer Absprache mit Herrn Liebl 6.2.06
vorab als Fax: 08321/61267461

Ihr Aktenzeichen	52 – Lie/BayESG
Datum Ihres Schreibens	14.12.2005
Unser Aktenzeichen	OA-Oberstdorf FZ 121/2005
Datum	6.2.2006

Antrag der Fellhornbahn GmbH, Oberstdorf, auf Neubau einer 8er Kabinenbahn in zwei Sektionen.
Hier: Stellungnahme des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. (BN)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) bedankt sich für die Beteiligung am o.g. Verfahren gemäß § 60 BNatSchG. Wir nehmen wie folgt Stellung:

Wir lehnen den Neubau der geplanten 8er Kabinenbahn aus grundsätzlichen Erwägungen zu nachhaltiger Tourismusförderung und aus naturschutzfachlichen Gründen entschieden ab.

Grundsätzliche Bedenken:

Das Skigebiet Fellhorn gehört zu den am besten untersuchten Skigebieten des Bayerischen Alpenraumes (vgl. Literaturliste[1] im Anhang). An kaum einem anderen Ort in den bayerischen Alpen treffen eine so hohe ökologische Wertigkeit (NSG, FFH- und SPA-Gebietsanteile) auf so massive und unaufhörlich expandierende Nutzungsansprüche durch Bergbahnbetreiber.

Die „Leidensgeschichte Fellhorn" zieht sich mittlerweile über mehrere Jahrzehnte hin, mit immer neuen Anträgen und Eingriffen, die stets in Entscheidungen zu Ungunsten des Naturhaushaltes und der Wildtiere ausgefallen sind (vgl. Liste der BN-Stellungnahmen zu verschiedenen Anträgen in den vergangenen 20 Jahren[2] im Anhang).

Auch die vorliegende Planung zieht aus unserer Sicht sowohl nicht ausgleichbare Eingriffe als auch gravierende Folgebelastungen nach sich, die angesichts der bestehenden Beeinträchtigungen im Gebiet nicht mehr akzeptabel sind. Die Grenze der Belastbarkeit ist im Fellhorn-/Kanzelwandgebiet längst erreicht und oft schon jetzt überschritten!

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

gedruckt mit Ökofarben auf 100% Recyclingpapier

Im Einzelnen führen folgende Punkte zu zusätzlichen, nicht ausgleichbaren Belastungen:

1. Kapazitätserhöhung:

In den Planunterlagen wird argumentiert: *„Durch die zweite, parallele Bahn ist laut Angaben des Antragstellers ausdrücklich nicht bezweckt, die Gesamt-Einstiegskapazität (Anzahl sog. Erst-Eintritte) in das Gebiet Fellhorn/Kanzelwand nennenswert zu erhöhen."* (UVS, S 4).

Der geplante Neubau der 8er Kabinenbahn hat eine Einstiegskapazität von maximal 2.400 P/h, was im Winter einer guten Verdoppelung der bisherigen Kapazitäten (um rund 1.300 Personen/Stunde) im Vergleich zu den bestehenden Anlagen Fastenoy-Höfle-Bahn entspricht. Für den Sommerbetrieb wird die Kapazität noch stärker, nämlich insgesamt um die der geplanten 8er Kabine erhöht, also um 2.400 P/h. Weiterhin sollen netto 85 neue PKW-Stellplätze und eine bessere Anbindung an das bestehende Bussystem entstehen, was unserer Meinung nach durchaus eine „nennenswerte" Mehrbelastung an Verkehr, versiegelter Fläche und allgemeinen Besucherbelastungen bedeutet.

Das Argument der „qualitativen Verbesserung" beinhaltet eine deutliche Netto-Kapazitätserhöhung und die Bereitstellung zusätzlicher Parkflächen, die unweigerlich zur Mehrbelastung des Gebietes führen:
Die Unterlagen verweisen zu dieser Problematik auf das Vorhaben der Bergbahn, den Besucherstrom auf 10.000 Eintrittspersonen („gleichzeitigen Besuchern im Gebiet"!) durch Zähl- und Verkehrsleitsysteme zu begrenzen. Die maximale Anzahl der Ersteintritte lag nach der tabellarischen Darstellung S 34 an 6 Wintertagen und im Jahr 2005 mit Maximum bei 9.560 Personen. Falls die Kapazität der Talstation ein limitierender Faktor war, ist hier immerhin eine ca. 5%ige Steigerung des Ersteintrittes um rund 500 Personen erwünscht und durch die Planungen vorgegeben. Als Folge sind in den kommenden Jahren Pistenerweiterungen im Bereich von Engpässen, Ziehwegen und sonstigen neuralgischen Punkten im Skigebiet vorhersehbar.

Die Verkehr- und Parksituation im Birgsautal ist schon jetzt häufig in nicht mehr vertretbarer Weise angespannt. Eine neue Bahn wird zur Zunahme des Tagesausflugsverkehrs führen, das heißt, des Autoindividualverkehrs. Die Übernachtungsgäste dagegen werden wegen des zeitweise schon jetzt unerträglichen Autoverkehrs wegbleiben oder ihre Aufenthaltsdauer verkürzen. Diese Tatsache ist aus Umfragen bereits bekannt. In den vorliegenden Unterlagen sind keine Fakten enthalten, die diese Einschätzung zuverlässig widerlegen könnten.

Das Birgsautal hat von allen Seitentälern im Oberstdorfer Bereich die mit Abstand größten Waldverluste. Bei den im Winter häufigen und mit gutem „Skiwetter" korrelierten Inversionswetterlagen sammeln sich die Abgase des PKW-Verkehrs schon jetzt so massiv an, daß eine Smogschicht mit einer Obergrenze bei meist rund 1400 m üNN erkennbar ist. Diese Schadstoffbelastung mit ihrer schädigenden Wirkung auf den Bergwald wird bei einer Erhöhung der Einstiegskapazität durch den neuen Lift nochmals zunehmen. Dazu kommt, daß die Parkplätze vor Oberstdorf mit Pendelbusverkehr von Fellhornbahnbenutzern kaum in Anspruch genommen werden, da diese bereits vorher am „Geiger"-Kreisel zur Fellhornbahn geleitet werden.

2. Rodung von Bergwald, zusätzliche versiegelte Flächen

Beim Augusthochwasser 2005 wurde das Stillachtal und mit ihm die bestehenden Parkplatzflächen der Fellhornbahn komplett überspült. Mit dem Klimawandel werden derartige Starkregenereignisse weiterhin, eher noch öfter und stärker stattfinden. Die geplante Rodung von

immerhin 12.970 m² Gehölzfläche, davon über 1 ha intakter, naturnaher Bergwald, sowie die zusätzlichen Versiegelungen führen zu einem verstärkten Wasserabfluss und können zu unkontrollierbaren Hochwasserereignissen beitragen. Die zu einem nicht unerheblichen Anteil „selbstgemachten" Hochwasser im und aus dem Fellhorngebiet können der Allgemeinheit mit ihren ökonomischen Folgelasten nicht mehr zugemutet werden.

Ausdrücklich möchten wir auf den Bergwaldbeschluss des Bayerischen Landtages Bezug nehmen, der für die geplanten Rodungen im Bergwald anzuwenden ist. Ein vollwertiger Ersatz der entsprechenden Flächen in Form von Aufforstungen an anderer Stelle müßte bereits im Rahmen der Planungen verbindlich vorgesehen sein, ein entsprechendes Konzept scheint zu fehlen. Somit wäre das vorliegende Konzept nicht genehmigungsfähig, müßte überarbeitet und erneut zur Beurteilung vorgelegt werden.

3. Direkte und indirekte Auswirkung auf Wildtiere insbesondere auf FFH-Gebiete und Anhang I-Arten

Die Bahn wirkt sich direkt auf empfindliche Wildtiere aus. Durch die Trasse wird mit der Rodung des Bergwaldes Lebensraum von Raufußhühnern (v.a. Birkhühnern) und anderen geschützten Arten (z.B. Scharzspecht, Anhang Vogelschutzrichtline) direkt zerstört. Deren Lebensraum wird einerseits zerschnitten, andererseits führt die Trasse über Balzbereiche von Birkhühnern.

Die für Wildvögel nachweisliche Barrierewirkung und Unfallgefahr durch Seile der Großkabinenbahn wird durch die zusätzlichen Seile der geplanten 8er Kabinenbahn verstärkt und verschärft. Beide Bahnen bilden zusammen ein Band aus 6 Seilen, das für Wildvögel wie ein mehrere Meter breites Netz wirkt – nicht eingerechnet die zwar sichtbaren, aber umso stärker auf die „Seilhöhe" ablenkenden Kabinen, die wie ein dichtes Perlnetz an den Seilen hängen. Die Barrierewirkung kann nicht ausgeglichen und in ihrer Auswirkung (Verluste durch Unfall, Verluste durch Isolation der Populationen) noch nicht einmal abgeschätzt werden.

Wenngleich die Eingriffe wohl außerhalb des FFH-Gebietes Schlappolt abgewickelt werden können, so ragt der Untersuchungsraum der vorliegenden UVS doch in das südliche FFH-Gebiet Schlappolt hinein (Vgl. Bestandskarten und Abb. 8, S 44, Wirkraum, Verbindung zwischen FFH-Gebieten). Die Schutzziele der jeweiligen FFH-Gebiete sind durch die Planungen betroffen und werden dadurch beeinträchtigt.

Mit der neuen Seilbahntrasse im Bergwald und der stark erhöhten Beförderungskapazität wird ohne geeignete Maßnahmen die Zahl der Variantenfahrer (Ski- und Snowboardfahrer) und damit die Störungsintensität mit allen damit verbundenen Risiken im weiteren Umfeld und damit auf großer Fläche nochmals erheblich zunehmen. Ein überzeugendes Konzept zur Unterbindung des Variantenfahrens fehlt.

Diese Einschätzung wird im Übrigen auch von der planenden Arge Dietmann / Kohler / Zeitler geteilt, die wir hervorheben und der wir uns mahnend anschließen möchten: *„die Erhöhung der Beförderungskapazität wirkt sich nicht unmittelbar auf empfindliche Tierarten aus, weil diese schon auf die bisherige Kapazität reagierend ausweichen. Nicht zu vernachlässigen sind dabei aber Ausweich- und Erweiterungsbedürfnisse der Skifahrer, die durch eine hohe Skifahrerfrequenz entstehen und neue Räume erschließen könnten."* (S 46).

Besonders nach der Beschneiungspraxis im Jahr 2003, die eine Dezimierung der Birkhuhnpopulation um die Hälfte zur Folge hatte (vgl. Schreiben des Wildbiologen ZEITLER vom

27.08.2003 an die UNB im Landratsamt Oberallgäu), darf keinesfalls ein weiterer Eingriff zur Verschlechterung der Lebensbedingungen der Wildtiere führen.

4. Fazit

Zusammenfassend lehnen wir die Planung im Einzelnen und in der zusammenfassenden Bewertung deutlich ab, da wir den als „qualitative Verbesserung" geplanten Neubau einer 8er Kabinenbahn für einen eindeutigen Ausbau der Kapazitäten im Fellhorngebiet halten, der weitere Expansionen der Skipisten, Beschneiungsanlagen oder sonstiger Infrastruktureinrichtungen nach sich ziehen wird.

Die Betreiber der Fellhornbahn haben in der Vergangenheit bei den massiven Kapazitätserhöhungen in den höheren Bereichen des Sikgebietes immer argumentiert, diese seien unproblematisch, weil dadurch die Einstiegskapazität nicht erhöht würde. Mit den vorliegenden Planungen wird damit diesen früheren Projekten die Genehmigungsgrundlage entzogen.

Die in der Vergangenheit für Projekte am Fellhorn umgesetzten Ausgleichsmassnahmen waren unzureichend und entsprachen nicht der gesetzlichen Vorgabe, die verursachten Umweltschäden zu kompensieren. (Beispiel "wiederhergestellter" Grattümpel als "Ausgleich" für die Mösernbahn, der jetzt als Viehtränke dient und dadurch total eutrophiert und zerstampft wird.) Auch im vorliegenden Fall erscheint das Ausgleichskonzept nicht den gesetzlichen Vorgaben zu genügen.

Wir vertreten die Einschätzung, dass der Neubau einer 8er Kabinenbahn Auswirkungen auf die benachbarten FFH- bzw. SPA-Gebiete (FFH Schlappolt, FFH+SPA Allgäuer Hochalpen) hat. Direkt betroffen von der Trassenführung sind Balzbereiche von Raufußhühnern. Insbesonders die gespannten Seile auf unterschiedlichen Höhen stellen eine nahezu unüberwindbare Barriere gerade für die Vogelarten nach Anhang I der FFH-Richtline dar. Die für die Natura 2000 –Gebiete wertgebenden Arten Schnee-, Auer-, Birk- und Haselhuhn werden für das Untersuchungsgebiet als Brutvögel (regelmäßig und unregelmäßig) aufgeführt und stehen in direktem räumlichen Kontakt zu den benachbarten Natura-2000-Gebieten. Die Seilbahn behindert dabei sowohl den Austausch im Bereich der Randzonen der FFH-Gebiete als auch der FFH-Gebiete untereinander. Einer Genehmigung sollte zusätzlich eine Einschätzung im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zugrunde liegen.

Wir möchten die Genehmigungsbehörden bitten, sowohl den Eingriff als auch die Folgelasten auf ihre ökologische Verträglichkeit hin umfassend zu prüfen. Wir lesen aus den Unterlagen eine deutliche Steigerung der Kapazitäten, einen erhöhten Flächenverbrauch und eine nicht ausgleichbare direkte und indirekte Wirkung auf geschützte Wildvögel heraus, die zu einer nicht mehr akzeptablen Gesamtbelastung des Gebietes führt.

Wir empfehlen daher, die Genehmigung zu untersagen.

Mit freundlichen Grüßen,

Barbara Zach
Regionalreferentin

gez. Björn Reichelt
1. Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Kempten-Oberallgäu

Anhang:

---

[1] Literaturliste (unvollständig):

DIETMANN, Thomas (1985): Ökologische Schäden durch Massenskisport, Entwicklung und Veränderung des Skigebietes am Fellhorn bei Oberstdorf/Allgäu von 1953–1982 durch seine Erschließung für den Massenskisport.
LUTZ, Gernot (2000): Beschneiungsanlagen in Bayern – Stand der Beschneiung, potenzielle ökologische Risiken. Bayerisches Landesamt für Umweltschutz. Zusammenfassung von Ergebnissen einer am 15. November 2000 im Bayerischen Landesamt für Umweltschutz abgehaltenen Fachtagung.
ROHRMOSER, Siegmund (1997): Birkühner (*Tetrao tetrix* L.) in einem Skigebiet. Raum-Zeit-Verhalten der Birkhühner am Fellhorn bei Oberstdorf im Winterhalbjahr 1995/96. Diplomarbeit am Institut für Zoologie der Freien Universtität Berlin und am Insitut für Wildbiologie der Universität für Bodenkultur in Wien.
ROHRMOSER, Siegmund (1997) Bericht über die Situation des Birkhuhnbestandes am Fellhorn bei Oberstdorf im Winterhalbjahr 1997/98 unter besonderer Berücksichtigung des Scheidtobel-Schutzebietes.
ZEITLER, Albin (1994): Rauhfußhühner und Fellhornbahn. Thema Scheidtobel: Konflikte und Lösungen.
ZEITLER, Albin (1994): Bericht über standardisierte Simultanbeobachtungen von Birkhühnern am Fellhorn.
ZEITLER, Albin (2000): Bericht zu den Auswirkungen des Betriebs von Beschneiungsanlagen auf die Raufußhuhn-Arten am Fellhorn bei Oberstdorf im Landkreis Oberallgäu, Teil 1: November 1999 bis Januar 2000 (Feb. 2000)Teil 2: Februar bis Juli 2000 (August 2000)
ZEITLER, Albin (2001): Bericht zu den Auswirkungen des Betriebs von Beschneiungsanlagen auf die Raufußhuhn-Arten am Fellhorn bei Oberstdorf im Landkreis Oberallgäu, Oktober 2000 bis Mai 2001 (Juli 2001)
ZEITLER, Albin (2002): Bericht zu den Auswirkungen des Betriebs von Beschneiungsanlagen auf die Raufußhuhn-Arten am Fellhorn bei Oberstdorf im Landkreis Oberallgäu, Oktober 2001 bis Juni 2002 (Juni 2002).

[2] Bitte vergleichen Sie in diesem Zusammhang auch unsere Stellungnahmen (GsZ:800-8256.218/22) und Schreiben zu den bisher von uns begleiteten Verfahren im Fellhorngebiet:

21.1.1987:	Geplante Errichtung einer Doppelsesselbahn "Scheidtobel" mit Skiabfahrt am Fellhorn
23.12.1988:	Geplante Skiabfahrt am Fellhorn
05.04.1995:	Verordnung „Schutzgebiet Scheidtobel"
24.04.1997:	Einschränkung des Gemeingebrauches im Scheidtobel am Fellhorn, Änderung der Schutzgebietsgrenzen
08.10.1998:	Geplanter Ersatz bestehender Schlepplifte durch je eine Vierer- sowie eine Sechser-Sesselbahn durch die Fellhornbahn
5.10.2000:	Beschwerde Nr. 99/5150 betreffend Verstoß gegen die UVP-Richtlinie am Fellhorn an die Europäische Kommission
18.09.03:	Verlegung und Ausbau eines Skiweges im Bereich Scheidtobel in Oberstdorf, Fl. Nr. 3650/3, Gemarkung Oberstdorf