



Ortsgruppe Altstadt e.V. Lerchenweg 3 66459 Altstadt
Martin Baus (Vorsitzender) martin.baus@gmx.net

www.nabu-altstadt.de

Ministerium für
Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
Franz-Josef-Röder-Straße 17
66119 Saarbrücken

Kirkel-Altstadt, 22. Juli 2019

- sogenannte „Modernisierung und Reaktivierung der Infrastruktur am bestehenden Gleisbahnhof „Homburg“ in Kirkel-Altstadt durch die Firma Bahnlog
- Antrag auf Plangenehmigung nach § 18 AEG
- Landschaftspflegerischer Begleitplan

Guten Tag, sehr geehrte Damen und Herren,

es ist höchst aufschlussreich, die zu o.a. Projektrealisierung 2018 vorgenommene Inventarisierung von Fauna und Flora im Bereich des ehemaligen Zollbahnhofes (Kirkel-Altstadt bzw. Homburg) mit jenen Daten zu vergleichen, die vor der Gebietsergreifung durch die Fa. „Bahnlog“ (2005) erhoben worden sind. Insbesondere im avifaunistischen Bereich wird deutlich, welche drastischen Konsequenzen diese industrielle Erschließung hatte: Die damit verbundenen, amtlich freiweg tolerierten Verluste in Sachen Biodiversität sind nun offiziell dokumentiert. Exemplarisch sei in dieser Hinsicht die Population der Nachtigall genannt, deren Bestand auf dem betreffenden Areal sowie „angrenzend“ mit „4 Revieren“ angegeben wird (S. 33). Unmittelbar vor der besagten Innutzungnahme, 2004 also, wurden u.a. bei ornithologischen Exkursionen mindestens 24 Reviere gezählt. Weitere Arten, die als Beleg für die negativen Folgen der massiven unregelmäßigen Eingriffe u.a. anzuführen sind: Feldschwirl, Schwarzmilan, Raubwürger, Gelbspötter etc. pp., sind als Brutvögel nicht mehr nachzuweisen. An diesem massiven Rückgang von Arten und Individuen ändert auch die Aussetzung von Spezies aus Zuchtanstalten nichts – Steinkauz oder Rebhuhn sind gemeint. Ob diese Freilassung irgendeinen Effekt zeitigt, darf bezweifelt werden. Ähnliches gilt für die Kategorie der Amphibien – die Freisetzung von Laubfrosch und Gelbbauchunke kann allenfalls als Experiment mit ungewissem Ausgang gewertet werden; die öffentlichkeitswirksame Nutzung beider Arten als Belege für das vermeintliche ökologische Gewissen des Unternehmens überdeckt die tatsächliche Effektivität dieser Events.

Was die botanische Bestandsaufnahme anbelangt, so ist festzustellen, dass Fragmente der Sand- und Trockenrasenstrukturen noch vorhanden sind, auch wenn sich die Anzahl und Wertigkeit der Arten vermindert hat. Dies kann eventuell die Folge davon sein, dass in den entsprechenden Bereichen (Aufnahme Peter Wolff) nach 2004 keine Pflegemaßnahmen mehr

stattgefunden haben. Sollte tatsächlich irgendein Interesse bzw. ein ernsthafter Wille bestehen, diese seltenen und bedrohten Gesellschaften zu erhalten, so hat Chance durchaus noch eine einigermaßen realistische Perspektive – im Gegensatz zur Fauna dürfte selbst eine intensive industrielle Nutzung der nahen Umgebung bei entsprechender Vorgehensweise und Rücksichtnahme keinen derart fatalen Einfluss auf diesen Biotoptyp haben.

Daneben ist festzuhalten, dass sich eine gehörige Portion Fehler in die Expertise eingeschlichen hat. So wird etwa auf Seite 5 (Mitte) festgestellt, dass sich „südlich des Gleisbauhofs/Zollbahnhofs jenseits der Bahntrasse Homburg-Saarbrücken [...] das Naturschutzgebiet Closenbruch“ befinde.

Davon kann nun wahrhaftig keine Rede sein.

In der Wirklichkeit ist das Naturschutzgebiet „Closenbruch“ ca. sechs Kilometer weiter östlich zwischen Homburg-Mitte und Bruchhof/Sanddorf zu suchen. Südlich des Zollbahnhofs befindet sich seit 2018 hingegen u.a. eine Plantage intensiven Erdbeeranbaus, die als natura-2000-Gebiet geschützt ist und u.a. mit Parkplätzen für Personal und Selbstpflücker, Verkaufsstand und Klohäuschen (in der Saison) aufwartet. Weiter südlich, zur Talau der Blies hin, schließt sich das einstige Naturschutzgebiet „Höllengraben“ an, dessen Schutzstatus aber seitens des Umweltministeriums zurückgestuft wurde – es wurde zum Landschaftsschutzgebiet degradiert. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass beispielsweise der Erläuterungstext auf Seite 46 unten unverrichteter Dinge abbricht und auf Seite 47 keine Fortsetzung desselben erkennbar ist.

Es ist nicht Aufgabe des Naturschutzbundes, derartige Schwächen des Dossiers in Vollständigkeit aufzulisten. Die geplanten Begleitmaßnahmen werden aus naturschutzfachlicher Sicht nicht in der Lage sein, die Situation im Bereich des früheren Zollbahnhofs wieder aufzubessern – verglichen mit dem Arteninventar vom Beginn der 1990er-Jahre bis 2004. Dass Maßnahmen ergriffen werden, um die vielfältigen technischen Unzulänglichkeiten der bisherigen Nutzung abzumildern, ist freilich längst überfällig. Die durch die als „Streckenreaktivierung“ verbrämten Ausbaumaßnahmen sind in ihrer Tragweite als weiterer Schritt hin zur Realisierung eines Güterbahnhofs (euphemistisch „Railport“ genannt) mit allen negativen ökologischen Folgen anzusehen. Ersatz- und Begleitpflanzungen, so sie denn tatsächlich auch ausgeführt und dauerhaft kontrolliert würden, werden daran nur wenig ändern.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Baus

Vorsitzender