

Zum Ausbau der Rheintalbahn bei Kenzingen und Herbolzheim:

Eine Stellungnahme des NABU zu einer von der IG Bohr präsentierten Arbeit (SPERLE 2013) über Vorkommen des Weißstorchs, des Schwarzmilans und anderer wertgebender Vogelarten in der Elzniederung^{*)}

Einführung

Das Gutachten (SPERLE 2013) enthält vielfach falsche, unbelegte und tendenziöse Aussagen. Sie dienen offensichtlich dem Ziel, die Flächen entlang der Rheintalbahn entgegen der Realität als naturschutzfachlich wertvolle und gegen den Eingriff einer Antragstrasse empfindliche Flächen darzustellen und den Eingriff einer Autobahnparallelen als unbedenklich bewerten zu können. Die Aussagen werden hier richtiggestellt.

Einen krassen Widerspruch in den eigenen Ansätzen scheint SPERLE gar nicht bemerkt zu haben: Die Rheintalbahn bleibt in jedem Fall als Personenzugtrasse mit allen denkbaren, bisher aber nie als erheblich dokumentierten Eingriffen in Bestände naturschutzfachlich wertvoller Vogelarten bestehen. Bisher ist auch nicht ansatzweise wahrscheinlich geworden, dass der Anbau von zwei Güterzuggleisen einen zusätzlichen erheblichen Eingriff bedeuten könnte. Vielmehr ist gerade bei Großvögeln denkbar, dass durch die erhöhte Zugfrequenz und verbesserte Abschirmungsmaßnahmen entlang der Gleisanlagen das Kollisionsrisiko sogar geringer werden könnte. Bei der Autobahnparallelen dagegen wird ohne den geringsten Beleg anscheinend unterstellt, dass das Kollisionsrisiko höchstens unerheblich gegenüber den Eingriffen des A5-Verkehrs ansteigen würde. In Wirklichkeit ist das „Abschreckungspotential“ der enormen Verkehrsfrequenz der A5 so groß, dass Großvögel wahrscheinlich heutzutage die A5 eher meiden. Die Autobahnparallele in einer auf großen Strecken wesentlich naturnäheren Umgebung als die Antragstrasse ist auf jeden Fall ein zusätzlicher Eingriff mit einem zusätzlichen Kollisionsrisiko, das wegen der viel höheren Individuenzahlen als erheblich erwartet werden muss. Selbstverständlich wären auch an der Autobahnparallelen Abschirmungsmaßnahmen erforderlich und machbar – aber auf vergleichsweise weit größeren Strecken.

1. Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie

Weißstorch

Wiesen sind das bevorzugte Nahrungshabitat des Weißstorchs. SPERLE kommt zum Ergebnis, dass für die

beiden Storchpaare in Kenzingen und Herbolzheim 90 Prozent der nachgewiesenen Nahrungsflächen aus Wiesen bestanden hätten. Er behauptet dann, dass 70 Prozent der nachgewiesenen Nahrungsflächen im 400 m-Korridor beiderseits der Bahnlinie und nur 10 Prozent im 400 m-Korridor der A5 lagen. Für diese Behauptung führt er in methodisch unsinniger Art und Weise wenige, zufällig gemachte Beobachtungen an lediglich neun Tagen (!) an. SPERLE gibt in der Karte 5 Grünland östlich der Rheintalbahn an, bei dem es sich um nur noch wenige verstreut liegende kleine Restwiesen handelt, welche von SPERLE als Nahrungsgebiet für den Weißstorch völlig überbewertet werden. Selbst das große Rückhaltebecken im Gewann „Roßballmend“ westlich der Bahnlinie, wo ausschließlich Wiesen kultiviert werden, wurde an diesen neun Tagen nicht einmal von den beiden Storchpaaren genutzt. Insbesondere das Herbolzheimer Storchpaar nutzt in Wirklichkeit sehr intensiv die Wiesen im NSG „Elzwiesen“ bei Kenzingen und Rheinhausen. Ständige Nahrungsflüge vom Brutplatz weit über die Stadtrandgebiete hinaus in westliche Richtungen sind die Regel. Insbesondere während der Wässerungszeiten im Frühjahr und Sommer werden die gewässerten Wiesen täglich nicht nur von den Herbolzheimer Störchen, sondern auch den Kenzinger und allen anderen 17 Storchpaaren (2013) der Ortschaften in der Umgebung der Elzwiesen aufgesucht. Das sind zusammen gut acht Wochen während der Brut- und Aufzuchtperiode.

In ganz tendenziöser Weise stellt SPERLE hier den Sachverhalt grob falsch dar.

Ebenfalls reichlich tendenziös ist die Behauptung, die Autobahn würde meist hoch in 100 bis 150 m Höhe, die Bahngleise würden dagegen oft in sehr niedriger Höhe überflogen. Was „sehr niedrig“ ist, wird nicht definiert. SPERLE lieferte eine Tabelle mit Flughöhenangaben des Weißstorchs ab, ohne zu sagen, wie diese Höhen ermittelt wurden. Es scheint, dass es ganz grobe Schätzungen waren. Es wurden insgesamt nur neun Überflüge und zwar sechs eines Kenzinger und drei eines Herbolzheimer Storchs über die Rheintalbahn dokumentiert und diese völlig unzureichenden Beobachtungsdaten dem Leser des Gutachtens als wissenschaftliches Ergebnis geliefert. Bei allen genannten Höhen, d.h. auch den niedrigen, bestünde aber in

^{*)} Ergänzte und leicht veränderte Form der Fassung vom Februar 2014 (RUPP 2014a)

Wirklichkeit überhaupt kein Unfallrisiko. Der Hinweis, dass das geplante Überwerfungsbauwerk zwischen Herbolzheim und Kenzingen ein stark erhöhtes Kollisions- und Verletzungsrisiko für den Weißstorch (und den Schwarzmilan) zur Folge haben würde, ist nicht mehr als eine völlig unbelegte und unwahrscheinliche Zweckbehauptung.

Die grundlegenden Fakten sehen anders aus als von SPERLE behauptet:

1. Weißstörche kennen die gesamte Umgebung ihres Brutplatzes genau, finden rasch kurzfristig vorhandene Nahrungsquellen, fliegen geschickt im urbanen Raum in der Umgebung ihres Brutplatzes und kennen dort auch die ständigen zivilisatorischen Gefahren.
2. Die Kenzinger und Herbolzheimer Brutpaare nutzen daher selbst kleine Wiesenstücke in Gewerbegebieten und andere Restwiesen zur Nahrungssuche, wenn dort gerade ergiebige Nahrungsquellen vorhanden sind. Ihr Nahrungsraum ist jedoch viel größer und reicht ständig auch über die A5 hinaus nach Westen.
Manche dieser Restwiesen sind schon heute überplant, viele weitere im Nahbereich der Rheintalbahn werden mittelfristig verschwinden, ohne dass deshalb die Brutplätze selbst verloren gehen werden.
3. Die beiden Brutpaare kennen natürlich auch die nahe Rheintalbahn und deren potentielle Gefahren, die sie daher in aller Regel so queren, dass sie ungefährdet bleiben.
4. Viel befahrene Verkehrsstrassen wie Autobahnen oder viel befahrene Bundes- und Landesstraßen werden weitgehend gemieden. Dagegen passieren öfters Unfälle an kleineren Straßen im Bereich von Nahrungswiesen, wenn plötzlich sehr rasch ein Auto erscheint. Gerade für Jungvögel unmittelbar nach dem Ausfliegen oder für Durchzügler sind solche Straßen kritisch.
5. Außer den beiden Brutpaaren können regelmäßig weitere Brutvögel oder Nichtbrüter in die östlichen Elzwiesen zur Nahrungssuche einfliegen.
6. Ein anschauliches Beispiel der raschen Ausnutzung einer Nahrungsquelle bietet sich während der Zeiten der Elzwiesenwässerung, das oben schon für die Brutpaare der Region beschrieben wird. Während der Sommerwässerung entwickelt sich in den gewässerten Wiesen ein für ganz Deutschland hoch bedeutendes Rast- und Nahrungsgebiet für Weißstörche aus Baden, dem Elsaß und aus anderen Bundesländern, die sich hier sammeln (RUPP 2009a). 2012 hielten sich an zehn Tagen täglich zwischen 300 und 539 Weißstörche (für Mitteleuropa ein außergewöhnlicher Höchstwert) und während

der Sommerwässerung 2013 ebenfalls an zehn Tagen täglich zwischen 200 und 319 Individuen im NSG auf (RUPP 2014). Bei Flugbewegungen von einzelnen Vögeln oder Trupps in die nahe Umgebung, wie bei den allabendlichen Schlafplatzflügen, stellen derzeit vor allem Landes- und Kreisstraßen in verkehrsarmen Zeiten eine Gefährdung dar; beim Bau einer Autobahnparallelen könnte gerade diese die Gefahren erheblich verstärken.

7. Störche wählen ihre Flughöhe sehr variabel je nach der Fluglänge, dem Flugziel, Hindernissen oder Wind- und Wetterverhältnissen aus. Einfachste Flughöhenstatistiken wie im Gutachten SPERLE sind ohne Aussagewert.
8. Bei einem Vergleich erscheint das Gefahrenpotential der Antragstrasse wesentlich geringer als das der Autobahnparallelen: Betroffen sind nur wenige ortskundige Brutvögel. Die Nahrungsquellen sind im Durchschnitt in den Randgebieten von Kenzingen und Herbolzheim viel spärlicher als in der Umgebung der A5 und werden weiter zurückgehen. Unfälle an einer Verkehrsstrasse ereignen sich nur selten beim Queren im Streckenflug, sondern fast ausschließlich beim Landeanflug in eine Wiese oder beim Auffliegen aus einer Wiese. Nahrungsgebiete existieren in Autobahnnähe viel großflächiger als in der nahen Umgebung der Rheintalbahn (siehe auch oben).
Schließlich scheint SPERLE überhaupt nicht bedacht zu haben, dass die Rheintalbahn und ihr Gefahrenpotential bestehen bleiben und durch die Antragsstrasse zumindest nicht verstärkt würden, während mit der Autobahnparallelen ein zusätzliches, erhöhtes Gefahrenpotential für viele Störche dazu käme.

Schwarzmilan

SPERLE führte keine Bestandsaufnahme des Brutbestandes des Schwarzmilans im Vogelschutzgebiet (VSG) „Johanniterwald“ durch. Er vermutet aber, dass es mindestens 10 Paare sind. Er nennt jedoch nicht die Methode, wie er zu dieser Einschätzung kommt. Vermutlich hat er irgendwo die Zahl gelesen, nennt aber nicht die Quelle. Er kennt auch nicht den aktuellen Brutbestand im VSG „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“. Er behauptet, ohne es zu belegen, dass die Schwarzmilane des zweiten VSG nur westlich der A5 jagen würden.

SPERLE behauptet ohne Belege, dass der Schwarzmilan nicht nur im Westen des Gebiets nahe dem Johanniterwald („< 1 km“) intensiv jagt, sondern einen zweiten Schwerpunkt der Jagd an der Bahnlinie zwischen Her-

bolzheim und Kenzingen hätte. Die Aussage ist jedoch in zweifacher Hinsicht grundlegend falsch. Die Jagdgebiete im A5-Bereich und weiter westlich im NSG und in dessen Umgebung sind sehr viel ausgedehnter. Entlang der Rheintalbahn zwischen Herbolzheim und Kenzingen gibt es lediglich noch eine größere Wiesenfläche, das bevorzugte Nahrungshabitat; sie liegt im Gewann „Roßballmend“ und dient als Rückhaltebecken der Stadt Herbolzheim (vgl. Karte 3 von SPERLE; dort sind aber lediglich zwei Suchflüge im Roßballmend vermerkt). Östlich der Rheintalbahn befinden sich überwiegend Mais- und Weizenäcker, die dem Schwarzmilan wenig bis gar keine Nahrung bieten. Dies ist insbesondere während der Jungenaufzucht der Fall, denn die Vegetation der Äcker ist im Juni und Juli viel zu hoch. SPERLE behauptet sogar – ohne Belege und entgegen allen Erfahrungen, dass 70 Prozent der „Fraßstellen“ im Umfeld der Bahnlinie liegen würden und bei etwa der Hälfte aller Jagdflüge die Bahnlinie gequert würde. Selbst wenn einzelne Milane sich gerade dort einmal aufhalten, weil etwa eine Silage auf einem Grundstück durchgeführt wurde, kann man noch längst nicht von einem Schwerpunktjagdgebiet sprechen. Seine wenigen Beobachtungsdaten rechtfertigen solch eine Behauptung absolut nicht.

Sehr unseriös ist die Behauptung, die Autobahn würde meist hoch in 80 bis 100 m Höhe und die Rheintalbahn oft in sehr niedriger Höhe überflogen. SPERLE liefert auch hier eine Tabelle mit Flughöhenangaben des Schwarzmilans ab, ohne zu sagen, wie diese Höhen ermittelt wurden. Es scheint, dass es ganz grobe Schätzungen sind. Mehrere Schwarzmilanhorste im VSG „Johanniterwald“ befinden sich nicht sehr weit weg von der A5. Es ist unsinnig zu vermuten, dass ein Schwarzmilan nach dem Verlassen seines Horstes aus dem VSG herausfliegt, dann auf 80 bis 100 m Höhe über dem Erdboden aufsteigt und in dieser Höhe die A5 überfliegt, um in sein Nahrungsrevier östlich der A5 zu gelangen. SPERLE listet in seiner Tabelle im Zeitraum 25.04. bis 07.07.2013 ganze 16, zufällig gesehene Überflüge über die Rheintalbahn auf und behauptet, die Flughöhen seien so niedrig, dass eine Gefährdung für den Schwarzmilan gegeben sei. Doch falls diese angegebenen Höhen stimmen sollten, würden die Überflüge trotzdem in einer Höhe stattfinden (siehe unten), wo keine Kollisionsgefahr durch vorbeifahrende Züge zu erwarten wäre. SPERLE konstruiert auch hier einen unrealistischen Sachverhalt, der nicht am Schutz dieser Greifvogelart orientiert ist.

Die grundlegenden Fakten sehen anders aus als von SPERLE behauptet:

1. Der Brutbestand 2013 des Schwarzmilans wurde wie folgt ermittelt (J. RUPP):

VSG „Johanniterwald“: 13 Brutpaare
 VSG „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“: 8 Brutpaare, davon 7 Paare im „Feindschießen“

„Niederwald“ bei Rust/Ringsheim: 1 Brutpaar
 Somit brüteten im vergangenen Jahr 22 Paare. Es handelt sich damit um den größten Bestand und um die größte Siedlungsdichte dieser besonders geschützten Vogelart am südlichen Oberrhein. Das Hauptnahrungsgebiet dieser Population ist das VSG westlich und östlich der A5. Der Schwarzmilan sucht darüber hinaus regelmäßig auf den Flächen des Zweckverbandes Kahlenberg und gelegentlich in der Vorbergzone und im Bleichtal sowie in der weiteren Rheinebene nach Nahrung.

2. Auch für den Schwarzmilan hat die Sommerwässerung eine ganz große Bedeutung. Nach dem Ausfliegen der Jungvögel suchen bis zu 100 Individuen im VSG Elzniederung gleichzeitig nach Nahrung (RUPP 2009b). Viele Individuen streifen während der Rast in den Elzwiesen auch weiter umher.
3. Der Schwarzmilan sucht seine Nahrung in einem großen Aktionsraum im langsamen, 10 bis 60 m hohen Suchflug, bevorzugt über Wasserflächen und Wiesen. Er nimmt gern Aas, vor allem tote Fische und tote Vögel und Kleinsäuger sowie Abfälle auf, schlägt aber auch regelmäßig Kleinsäuger. Schließlich werden von den Altvögeln viele Insekten und deren Larven aufgenommen. An Autostraßen und Bahnlinien erbeutet er Verkehrsoffer und Abfälle. (GLUTZ VON BLOTZHEIM et al. 1971, BAUER et al. 2005, jeweils mit weiteren Details). Wiesen werden gegenüber anderem freiem Gelände stark bevorzugt, weil im Grünland das Vorkommen von Kleinsäugern und Insekten um ein Vielfaches höher als im reinen Ackerland ist. Behauptungen zu Flughöhen wie im Gutachten SPERLE sind wiederum ohne jeden Aussagewert. Während des Suchflugs ist der Schwarzmilan durch Kollision mit Zügen und Autos kaum gefährdet.
4. Entlang der Rheintalbahn machen Wiesen als bevorzugte Nahrungshabitate des Schwarzmilans einen viel kleineren Flächenanteil aus als weiter im Westen der Elzwiesen. Da SPERLE nicht wie üblich belegende Daten, sondern vor allem Behauptungen vorlegte, haben seine Aussagen zu einem Schwerpunkt-Nahrungshabitat entlang der Bahnlinie keinen Aussagewert.
5. Eine wissenschaftlich fundierte Untersuchung zu Verkehrsoffern (Aas) und Abfällen als Nahrung des Schwarzmilans an der Rheintalbahn hätte keine Perspektiven, solange nicht wesentlich öfter einmal ein Schwarzmilan im Nahbereich der Gleisanlagen be-

obachtet werden könnte. Ganz anders würde sich die Situation an einer Autobahnparallelen darstellen, weil dort sowohl Wiesenflächen und Schwarzmilane als auch mögliche Verkehrstopfer in viel größerer Häufigkeit als entlang der Rheintalbahn vorkommen würden. Gleichzeitig dürften Schwarzmilane bei der Nahrungsaufnahme relativ häufiger von herannahenden Zügen überrascht und getötet werden, weil ihr „akustisches Warnsystem“ wegen des Verkehrslärms der nahen A5 nicht mehr ausreichend funktionieren könnte.

6. Wie beim Weißstorch wäre eine autobahnparallele Güterzugtrasse gegenüber der bestehenden Rheintalbahn eine neue zusätzliche und noch wesentlich kritischere Gefahrenquelle.

2. Arten nach Artikel 4 Absatz 2 der Vogelschutzrichtlinie

Wachtel

SPERLE erwähnt, dass die Wachtel nicht erfasst wurde, da die Art nur aufwändig mit nächtlichen Erhebungen zu erfassen sei. Ihr Bestand würde in der Oberrheinebene von Jahr zu Jahr stark schwanken und je nach Jahr wäre sie „praktisch flächendeckend in den Wiesen und Getreideäckern verbreitet“. Richtig ist, dass der Bestand von Jahr zu Jahr stark schwankt. Von einer flächendeckenden Verbreitung in den Wiesen und Getreideäckern kann aber keine Rede sein. Die Wachtel brütet meist nur lokal in der freien Wiesen- und Feldflur (HÖLZINGER & BOSCHERT 2001). Im Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ auf einer Fläche von 700 ha wurden zwischen 0 und 15 Reviere nachgewiesen (RUPP 2009c).

Baumfalke

Nach SPERLE handelt es sich beim Baumfalken um eine „nicht relevante Art“, da diese in den letzten 15 Jahren nur weit westlich der A5 als Brutvogel festgestellt worden sei. Wer diesen Nachweis erbracht haben soll, erwähnt er nicht. Er stellt eine Behauptung einfach so in den Raum.

2003 gab es eine erfolgreiche Brut auf einem 380-KV-Leitungsmast im Gewann Laubeck auf Gemarkung Kenzingen. 2004 und 2008 brütete jeweils ein Paar erfolgreich weiter westlich im Gewann Kreuzfeld bei Kenzingen auf einem Strommast (RUPP 2009d). 2011 gab es erneut eine erfolgreiche Brut in der Nähe der Autobahn beim Allmendwald von Rie-

gel und 2012 auf einem Strommast beim NSG „Johanniterwald“ (J. RUPP). Für diese Brutpaare dienten auch die Flächen östlich der A5 als Jagdgebiet.

Kiebitz

Es entspricht den Tatsachen, dass derzeit keine Kiebitze im VSG auf der Gemarkung von Kenzingen brüten. Allerdings stellen die Äcker und Wiesen östlich der A5 ein wichtiges Nahrungsgebiet im Frühjahr während des Heimzuges für diese Limikolenart dar.

Schwarzkehlchen

SPERLE behauptet, dass das Schwarzkehlchen im Untersuchungsgebiet nicht als Brutvogel vorkommt. Sein Gewährsmann stellte aber an drei Stellen singende Männchen fest und zwar am 25.04., 16.06. und 28.06.2013. Somit waren es auf jeden Fall drei Reviere. Er erwähnt aber auch, dass sich „erst bei dem Termin Ende Juni zu dem Männchen (zu welchem der drei?) auch ein Weibchen gesellte (also vielleicht doch ein Brutpaar?)“

SPERLE kommt aber nicht auf die Idee, dass die am 25.04.2013 nicht zu beobachtenden Weibchen höchst wahrscheinlich gerade beim Brüten waren und somit nicht auffielen. 2013 gab es witterungsbedingt sehr viel weniger Schwarzkehlchen als sonst in der Rheinebene. Dies war auch im VSG der Fall. Im NSG „Elzwiesen“ existierte lediglich ein Revier, wo sonst drei bis vier Reviere zu beobachten waren (J. RUPP). Aufgrund des sehr kalten und nassen Frühjahres scheiterten viele Erstbruten. Viele Paare machten aber eine zweite Brut im Juni/Juli. Der Gewährsmann von SPERLE stellte aber diesbezüglich keinerlei Untersuchungen an. Somit sind seine Untersuchungen ungenau und unvollständig.

1998 gab es zwei Brutpaare und 1999 mindestens ein Brutpaar auf den „Stangenmatten“ beim „Johanniterhof“ von Kenzingen. 2009 gab es ein Revier direkt am Hauptwässerungsgraben neben der Gemeindeverbindungsstraße Kenzingen-Oberhausen etwa 250 m östlich der A5 (WESTERMANN & RUPP 2011). 2011 gab es ein Revier im Gewann „Schulzenwinkel“ an der A5-Brückenauffahrt auf Gemarkung Kenzingen (J. RUPP).

Literatur

- BAUER, H.-G., E. BEZZEL & W. FIEDLER (2005): Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas. Alles über Biologie, Gefährdung und Schutz. Band. 1. Nonpasseriformes – Nichtsperlingsvögel. 2. Auflage. – Wiebelsheim (Aula).
- GLUTZ VON BLOTZHEIM, U. N., K. M. BAUER & E. BEZZEL (1971): Handbuch der Vögel Mitteleuropas. Band 4, Falconiformes. – Frankfurt/Main (Akademische Verlagsgesellschaft).
- HÖLZINGER, J., & M. BOSCHERT (2001): Die Vögel Baden-Württembergs. Bd. 2.2: Nicht-Singvögel 2. - Stuttgart (Ulmer).
- RUPP, J. (2009a): Die Elzwiesen – ein Rastgebiet des Weißstorchs (*Ciconia ciconia*) von nationaler Bedeutung. – In: Das Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Elzwiesen“. Herausragendes Naturpotential einer alten Kulturlandschaft. – Naturschutz am südlichen Oberrhein 5: 97-98.
- RUPP, J. (2009b): Hohe Siedlungsdichte des Schwarzmilans (*Milvus migrans*) in der Elzniederung. – In: Das Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Elzwiesen“. Herausragendes Naturpotential einer alten Kulturlandschaft. – Naturschutz am südlichen Oberrhein 5: 99-101.
- RUPP, J. (2009c): Die Wachtel (*Coturnix coturnix*) – ein unregelmäßiger Brutvogel im Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Elzwiesen“. – In: Das Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Elzwiesen“. Herausragendes Naturpotential einer alten Kulturlandschaft. – Naturschutz am südlichen Oberrhein 5: 85-86.
- RUPP, J. (2009d): Erfolgreiche Bruten des Baumfalken (*Falco subbuteo*) in den Elzwiesen. – In: Das Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Elzwiesen“. Herausragendes Naturpotential einer alten Kulturlandschaft. – Naturschutz am südlichen Oberrhein 5: 103-104.
- RUPP, J. (2014): Herausragende Bedeutung der gewässerten Elzwiesen als Nahrungs- und Rasthabitat des Weißstorchs (*Ciconia ciconia*). – Naturschutz am südlichen Oberrhein 7: 203-209.
- RUPP, J. (2014a): Bewertung des Gutachtens „zur Betroffenheit besonders geschützter Vogelarten in der Elzniederung zwischen Herbolzheim und Kenzingen zum Planfeststellungsverfahren zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel (Streckenabschnitt 8.0)“ (Thomas SPERLE, 24.09.2013). – Digitale Version vom 06. Februar 2014.
- SPERLE, Th. (2013): Zur Betroffenheit besonders geschützter Vogelarten in der Elzniederung zwischen Herbolzheim und Kenzingen zum Planfeststellungsverfahren zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel (Streckenabschnitt 8.0) (24.09.2013). – Gutachten im Auftrag der IG Bohr.
- WESTERMANN, K., & J. RUPP (2011): Vergleichende Bewertung von Trassenvarianten beim Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel unter Natur- und Landschaftsschutzaspekten – eine Stellungnahme des NABU-Landesverbandes – Naturschutz am südlichen Oberrhein 6: 181-208.

Jürgen Rupp, Hauptstraße 195, D-79365 Rheinhausen,
im Auftrag des NABU Bezirksverband Südbaden