



# Verein zum Schutz der Bergwelt e.V.

gegründet 1900, gemeinnütziger und nach § 63 BNatSchG anerkannter Naturschutzverein in Bayern

Verein zum Schutz der Bergwelt  
Von-Kahr-Straße 2-4 80997 München

**Regierung von Oberbayern  
Herrn Herbert Eckl  
Maximilianstr. 39  
80538 München**

**VzSB-Geschäftsstelle**  
Von-Kahr-Str. 2-4  
80997 München  
Deutschland

Ansprechpartner:  
Michael Robert  
Tel.: +49/(0)89/211224-55  
Fax: +49/(0)89/14003-81827  
E-Mail: info@vzsb.de  
Internet: www.vzsb.de  
Steuer-Nr.: 143/223/70580  
Bürozeiten:  
Di, Mi: 14-18 Uhr,  
Fr: 9:00-16:00 Uhr  
1. Vorsitzender:  
Prof. Dr. Michael Suda

Ihre Nachricht	Unser Zeichen	Telefon	E-Mail	Datum
		089/211224-55	info@vzsb.de	11.10.2013

Vorab per E-mail an herbert.eckl@reg-ob.bayern.de

**Antrag auf wegemäßige Erschließung des Ludern-Hochleger**

**Antrag auf Zufahrt (Stichweg) zur Almhütte „Kohlauf“ auf dem Lerchkogel Niederleger**

**im Naturschutzgebiet „Karwendel und Karwendelvorgebirge“ und gleichzeitigen Natura 2000-Gebiet  
„Karwendel mit Isar“**

**Ihr AZ: 55.1.8684-TÖL-1 und 2-08 vom 5.6.2008 und vom 10.9.2013**

**Unsere Stellungnahme vom 30.8.2008**

Sehr geehrter Herr Eckl,

im Jahr 2008 waren von den Almbauern Georg Mair und Josef Gerg die Anträge zur Erschließung des Ludern-Hochlegers bzw. der Almhütte „Kohlauf“ gestellt worden.

Der Verein zum Schutz der Bergwelt nahm mit Schreiben vom 30.8.2008 ausführlich dazu Stellung.

Wir nehmen im Folgenden auf Basis unserer Stellungnahme vom 30.8.2008 auf den erweiterten Antrag vom 20.8.2012 Stellung.

**Zusammenfassung der Stellungnahme:**

**Der VzSB ist gegen die Erschließung der Ludernalm mit einem Fahrweg. Er spricht sich auch gegen den Ausbau des Weges nur für Schmalspurfahrzeuge („Quadweg“) aus.**

**Konten Inland:**  
Postbank München  
Kto.Nr. 99 05 808  
BLZ 700 100 80  
IBAN: DE66 7001 0080 0009 9058 08  
BIC: PBNKDEFF

**Konten Ausland:**  
Hypo Tirol Bank Innsbruck  
Kto.Nr. 200 59 1754  
BLZ 57000  
IBAN: AT16 5700 0002 0059 1754  
BIC: HYPTAT22

Credit Suisse Basel  
Kto.Nr. 99 68 26-01  
BLZ 4060  
IBAN: CH97 0483 5099 6826 0100 0  
BIC: CRESCHZZ40R

## **Begründung**

### **1. Keine redundante Förderung der Almbewirtschaftung**

Die Straßenerschließung wird von den Antragstellern mit der erschwerten Bewirtschaftung nicht erschlossener Almen begründet. Die erschwerte Bewirtschaftung ist aber der Grund für den Erschwernisausgleich. Es wäre konsequent, diesen der tatsächlichen Erschwernis anzugleichen, also zu erhöhen. Eine solche Erhöhung fände bei der nichtlandwirtschaftlichen Bevölkerung auch mehr Verständnis als ein Straßenbau und würde auch Naturschutzziele dienen. Eine redundante, also doppelte Förderung der Almbewirtschaftung über Erschwernisausgleich und technische Erschließung lehnen wir ab. Dies gilt auch für dezentere Formen der Erschließung („Quadweg“), wenn die Erschwernis gemindert wird, der Ausgleich aber unverändert bleibt.

### **2. Eingriff in Natur und Landschaft und nichtintendierte Nutzung**

Für den Naturschutz folgenreicher als diese Inkonsequenz ist der Eingriff in Natur und Landschaft durch einen neuen Weg und dessen nichtintendierte Nutzung. Insbesondere stellt die Erschließung mit einer normalen Fahrstraße die Alm quasi „barrierefrei“.

Gegen die Erschließung spricht

1. Jede Erschließung ist ein Eingriff in Natur und Landschaft. Gerade der Eingriff in die Landschaft wäre bei der Erschließung der Ludernalm mit einem PKW-befahreren Zuwegung besonders groß. Während der Eingriff in den Naturhaushalt durch die zwei Gutachten, s.u., thematisiert wird, gibt es bisher im Verfahren keine Berücksichtigung der Veränderung der Landschaft und des Charakters des betroffenen Raums.
2. Eine Erschließung bringt das Potential einer höheren Frequentierung und damit eine Störung insbesondere der Raufußhuhnhabitate (siehe Gutachten Zeitler).
3. Die höhere Frequentierung ist Folge der Sekundärnutzung der Almen durch die Almbauern und durch andere touristische Folgenutzungen:
  - Die Sekundärnutzung ist eine touristische Nutzung durch die Almbesitzer. Es ist eine nie widerlegte Tatsache, dass die Nutzung mit der neuen Zufahrt für die Almbauern nicht auf die Primärnutzung (Versorgungsfahrten) beschränkt bleibt, sondern den Charakter der Almen durch Sekundärnutzung verändert – die wiederum einen zusätzlichen „Versorgungsbedarf“ zeitigt. Bei der Ludernalm wird die wesentliche Ursache einer Steigerung der Frequentierung auf die Sekundärnutzung durch die Almbauern zurück zu führen sein, gerade wenn es ein PKW-befahrer Weg mit Anschluss aller Hütten wird

- Andere touristische Folgenutzungen neuer Erschließungen, soweit nicht neue Räume geöffnet werden, rühren insbesondere daher, dass Almstraßen ideal für das Befahren mit Mountainbikes sind. Eine Zunahme des Besuchs des Ludernkessels gerade durch Biker könnte gerade mit einem normalen Fahrweg durchaus provoziert werden.

### **Anmerkung zu den Ausgleichsmaßnahmen:**

Sollte ein Weg gebaut werden, so sind die im Antragsschreiben genannten, auf den jetzigen Zustand der Alm abgestellten „Ausgleichsmaßnahmen“ fehl am Platze. Der Istzustand ist „bewirtschaftete Alm ohne Straße“. Der Bau und der Betrieb einer Straße sind ohne Zweifel Eingriffe, die den Istzustand verschlechtern. Diese müssen ausgeglichen werden. Hypothetische Kausalverläufe müssen dabei außer Betracht bleiben.

## **3. Zu den Gutachten**

### **3.1 Wildbiologisches Gutachten von Albin Zeitler**

Das Gutachten: Albin Zeitler (14.6.2012): Bau und Betrieb eines Almweges auf die Ludern-Alm, Hochleger Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. Einschätzung der Auswirkungen des Wegebbaus auf die Raufußhühner, Eulen- und Spechte.

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass mit dem Weg bei gleichbleibender Form der Almbewirtschaftung nur eine Störung durch die wegebedingte erhöhte touristische Frequentierung bzw. der Nutzung des Weges zur Jagd zu erwarten ist. Diese Möglichkeiten müssten durch geeignete Maßnahmen begrenzt werden. Zeitler geht dabei davon aus, dass eine **restriktive** Nutzung einer Zuwegung nicht nur den Almbauern dient, sondern auch Vorteile für die Natur hat. Er begründet das damit, dass

„die Transportkapazität **eines Autos** höher [ist] als die eines Fußgängers mit Kracksen (sic!) oder Rucksack. Damit könnte die Störungsfrequenz grundsätzlich verringert werden“ (S. 19, Hervorheb. VzSB).

Zeitler geht hier kontrafaktisch davon aus, dass der Fahrweg den Almbauern nur für die Primärnutzung dient:

„Wenn die bisherige Almbewirtschaftung gleich bleibt, dürfte sich auch nach dem Wegebau almwirtschaftlich keine Steigerung der Nutzungsfrequenzen ergeben, weil das Arbeitsvolumen nicht grundsätzlich zunimmt.“ (S. 16).

Gleichzeitig betont Zeitler die negativen Effekte einer Erschließung durch die Sekundärnutzung durch die Almbauern – und er betont, dass diese schon bei der Erschließung mit Quadwegen, die ja nur von Spezialfahrzeugen der Almbauern befahrbar sind, allgemein zu beobachten sind:

„Negativ kann sich die Erhöhung der Nutzungsfrequenz des Weges durch die erleichterte Möglichkeit jederzeit ins Tal zu fahren oder das Gebiet zu besuchen, aus[wirken]. ... Bedauerlicherweise erhöht sich nach unseren Beobachtungen in den gesamten Bayerischen Alpen aber bereits bei der Verwendung von sogenannten Quads die spontane Häufigkeit der Wegenutzung gegenüber der beim höheren zeitlichen Aufwand für Fußgänger.“

Dabei hat der „Quadweg“ den Vorteil, dass die dafür tauglichen Spezialfahrzeuge nicht beliebig vermehrbar sind (im Gegensatz zu den Schlüsseln für die Schranke). Der übliche Fahrweg aber ist für jeden PKW offen. D.h., Zeitlers Warnung vor dem Quadweg ist umso mehr eine Warnung vor dem PKW-tauglichen Fahrweg. Erst dieser macht die Alm „barrierefrei“ – und erst mit der „barrierefreien Alm“ beginnt das Ausflugswesen und Hoagaschtn auf der Alm, d.h. eine relevante Sekundärnutzung durch die Almbesitzer.

Auch der Mountainbiker, sofern er nicht zur Hardcore-Fraktion gehört, liebt den rauen und schmalen Quadweg nicht. Der kann auch steiler gebaut werden, wie der Quadweg auf den Lerchkogel-Hochleger zeigt. Und es besteht durchaus die Chance, dass damit die zwei Kehren der jetzigen Planung vermieden werden – diese ist nämlich offensichtlich auf den PKW-tauglichen Fahrweg abgestimmt! Nur wurde dies bisher nicht thematisiert.

### **Differenzierung zwischen PKW-tauglichen Fahrweg und Schalspurweg („Quadweg“)**

Zwischen normaler Zufahrt und Schmalspurweg („Quadweg“) besteht zweifelsfrei ein Unterschied. Auf diesen Unterschied laufen die Forderungen von Albin Zeitler hinaus – deshalb wird diese Differenzierung hier weiter ausgeführt. Sie zeigt sich gleich gegenüber der Ludernalm bei der Zuwegung zum Lerchkogel-Hochleger. Dort endet die Fahrstraße an der Lichtweide des Niederlegers mit einem Parkplatz. Ab da führt ein Weg für Schmalspurfahrzeuge in der Breite von 1,3 Meter zum Lerchkogel-Hochleger. So bleibt der Lärchkogel-Hochleger autofrei! Am 15. Juli 2012, an dem ein Mitglied des VzSB-Vorstandes zur Begutachtung der Lage oben war, standen am Ende der Fahrstraße neun (!) Autos und am Beginn des Weges zur Ludern Alm drei Autos. (An diesem Sonntag wurden den Tag über, bei durchwachsenem Wetter, noch drei Wanderer und ein Mountainbiker gezählt. Soviel zur Frequentierung der Almen am Lerchkogel und die Verursacher – die Autos hatten alle eine Fahrgenehmigung!)

„Quadwege“ weisen eine inhärente Barriere gegen eine ausufernde Sekundärnutzung auf. Die voll erschlossene Alm samt den Grünwegen zu den Almhüten, wie jetzt auch zu den Hütten der Ludernalm beantragt, ist dagegen die „barrierefreie Alm“, die das Tor öffnet für alle Nutzungen, die mit einer Erleichterung der Bewirtschaftung nichts zu tun haben, da sie nichts mit der Bewirtschaftung der Alm zu tun haben.

Albin Zeitler fordert für den Weg:

1. Möglichst geringe Wegebreite.
2. Wegenutzung ausschließlich von Juli bis Anfang September und nur für almwirtschaftliche Zwecke, d.h. auch keine Fahrten zum Zwecke der Jagd.
3. Absicherung des Weges durch eine Schranke.
4. Sperrung oder informierende Beschilderung als MTB-Sackgasse.

Zeitler geht merkwürdiger Weise in seinen Überlegungen **stets vom Auto** aus. Z.B. begründet er die Möglichkeit der niedrigeren Frequentierung durch eine Zufahrt damit, dass „die Transportkapazität **eines Autos** höher [ist] als die eines Fußgängers mit Kracksen“. Auch ein Spezialfahrzeug hat eine höhere Transportkapazität als die Kraxe, womöglich sogar höher als der PKW. Und auch bei der Forderung nach einer Schranke ist **das Auto** die Folie - einen Quadweg muss man nicht beschränken, der beschränkt sich von selber auf das Spezialfahrzeug.

Betrachtet man unter diesem Aspekt (1) und (2), dann erfüllt nur der Quadweg Zeitlers Forderungen zum Schutz des Raufußhuhnhabitats auf der Ludernalm. Bei (1) ist das offensichtlich. Bei (2) wäre es naiv, anzunehmen, die Almbauern, die die Schlüssel zur Schranke haben, würden in der Praxis unterscheiden zwischen Primär- und Sekundärnutzung. Und es wäre auch naiv, anzunehmen, der almwirtschaftliche Zweck ließe sich wirklich an die Zeit des Bestoßes zwischen Juli und Anfang September koppeln. Die Konsequenz liegt auf der Hand: almwirtschaftliche Aufgaben fallen auch außerhalb des angegebenen Zeitraums von Juli bis Anfang September an, und die Sekundärnutzung wird sich immer, zumindest nominell, mit einer Primärnutzung verbinden lassen. Schranke hin, Schranke her. Wer wollte das kontrollieren? D.h. der PKW-taugliche Fahrweg wird die Alm barrierefrei schalten, für alle Zwecke, für alle schneefreien Zeiten. Der Quadweg legt hier weitgehend den Riegel vor, ganz ohne Schranke. Das schließt auch nicht aus, dass auch der Quadweg für die wirklich aus Naturschutzsicht prekären Zeiten gesperrt wird. Da das Schmalspurfahrzeug nicht so bequem ist wie das Auto (umladen, langsamer, unbequemer), hat diese Regelung dann auch eher die Chance, beachtet zu werden.

Zudem muss der Weg nicht einmal als Mountainbike-Piste gesperrt oder beschildert werden – und entgeht damit der Gefahr, durch das Verbot das Interesse zu wecken. Ein Quadweg zur Ludernalm hat keine Anziehungskraft für Biker, die auf breitem Weg von Fall bis zum Lerchkogel hochgeradelt sind! Das ist eine gemütlichere Klientel als der Spezialist in der Tradition von Elmar Moser!

Zudem könnte, in Ergänzung zu (1) und wie oben erwähnt, der Schmalspurweg ohne die Kehren auskommen – und damit den Eingriff weiter minimieren.

In diesem Zusammenhang weist der VzSB zudem eindringlich darauf hin, dass mit einer Wegeerschließung, insbesondere als PKW-tauglicher Fahrweg, eine Entwertung der Zone C des Alpenplans stattfindet. Das

der Zone C zugrunde liegende Konzept, bestimmte Räume als „Ruhezonen“ von intensiver touristischer Erschließung freizuhalten und extensiven Erholungsformen wie Wandern vorzubehalten, wird ausgehebelt. Zwar sind Forst- und Almstraßen von den Vorschriften des Alpenplans freigestellt. Dies trägt jedoch neuen Entwicklungen nicht Rechnung. Von dem „Erschließungssystem Straße + MTB“ geht heute gerade der touristische Erschließungs- und Nutzungsdruck aus, dem man mit dem Verbot von Liften und Bergbahnen in der Zone C begegnen wollte. Forciert wird diese Entwicklung mit E-Bikes – hier kann man sogar von „individuellen Liftanlagen“ sprechen. Deshalb unsere Forderung, keine (PKW = MTB tauglichen) Almstraßen in der Zone C!

### 3.2. Vegetationsökologisches Gutachten von Rüdiger Urban und Astrid Hanak (AVEGA).

Das Gutachten: Rüdiger Urban und Astrid Hanak (AVEGA) (21.10.2011): Vegetationsökologisches Gutachten zum geplanten Almweg zwischen den oberbayerischen Almen Lärchkogel-Hochleger und Ludern-Hochleger im Karwendelgebirge (Landkreis Bad Tölz Wolfratshausen).

Das Gutachten kommt zu dem Schluß:

„Unter Einhaltung der oben genannten Vorgaben und Empfehlungen sind die Auswirkungen des geplanten Wegebbaus zwischen Lärchkogel-Hochleger (sic!) und Ludern-Hochleger ... auf den Naturhaushalt als gering bzw. unbedeutend einzustufen“ (S. 12).

Die Begründung im Gutachten:

„Die zweifelsohne stattfindenden Flächenverluste betreffen vorwiegend beweidete, subalpine und alpine Kalkrasen (Art 23. BayNatSchG). Die Rasen gehören dem FFH-Lebensraumtyp subalpine und alpine Kalkrasen (LRT 6170) an. Eine Verschlechterung des guten bis sehr guten Erhaltungszustandes ist durch den Eingriff weder für das FFH-Gebiet Karwendelgebirge noch für den Bereich der Almflächen selbst zu erwarten“ (S. 11)

Das diese „Flächenverluste“ keine echten Verluste für den Naturschutz sind, liegt an der Verengung des Naturschutzes auf den Erhalt von Rote-Liste-Arten. Wenn solche nicht betroffen sind, zählt der Eingriff nur wenig oder nichts. Es handelt sich aber bei der Almfläche der Ludernalm nicht um eine Fläche im Irgendwo, sondern um eine Fläche in einem bedeutenden Naturschutzgebiet. Damit ist auch ein holistischer Anspruch verbunden. Das sprechen die Autoren sogar selber an:

„Der Wert des Gebietes ist neben der intakten und spezifisch alpinen Flora, Fauna und Vegetation mit lokalen Besonderheiten **vor allem durch seine störungsarme, wenig begangene Lage gegeben. Diese Qualität besitzen nur mehr wenige Naturschutzgebiete der bayerischen Alpen.**“ (S. 11, Hervorheb. durch VzSB)

Wenn diese Qualität schon in den Naturschutzgebieten ausgeht, dann geht sie überall aus – die Salami ist aufgeschnitten. Das Urteil der Experten ist bitter. Die Anwendung der Naturschutzgesetze versagt sogar in den Naturschutzgebieten: Die „störungsarme, wenig begangene Lage“ der Ludernalm würde mit ihrer Erschließung der Vergangenheit angehören, denn es wird gerade „eine viel befahrene Lage“ im Namen des Naturschutzes kreiert.

Die Autoren liefern die Gründe für das Versagen der Naturschutzverfahren gleich mit. Am Ende des Gutachtens resümieren sie:

„... die guten bis sehr guten Erhaltungszustände der betroffenen FFH-Lebensraumtypen werden sich durch den Almwegebau nicht messbar verändern.“ (S. 12)

Das Objektivierbare zählt, weil man es im Zweifelsfall halt zählen kann. Die Landschaft zählt nicht, da sich deren Qualität auf keiner Messskala festnageln lässt. Auch wenn eine Straße den Charakter der Landschaft in dem bisher abgeschiedenen Kessel der Ludernalm grundsätzlich zum Negativen hin verändert. Die besondere Eigenart und Schönheit der Landschaft, wie sie ein straßenfreier Ludernkessel zweifelsohne darstellt, auch die Ruhe, die in ihm herrscht, ist für den Gutachter außerhalb des Urteils, das er abgibt, auch wenn es sich, wie auch hier, schier zwangsläufig zur Kommentierung aufdrängt. Das ist die objektivistische Regression des Naturschutzes, die sich die letzten Jahrzehnte durchgesetzt hat. Dabei ist Naturschutz immer auch Landschaftsschutz (§ 1 des BNatSchG). Im Artikel 2 des Bayerischen Naturschutzgesetzes wird zudem herausgehoben: „Die bayerischen Alpen sind mit ihrer natürlichen Vielfalt an wild lebenden Tier- und Pflanzenarten einschließlich ihrer Lebensräume als Landschaft von einzigartiger Schönheit in ihren Naturräumen von herausragender Bedeutung zu erhalten.“

Mit freundlichen Grüßen



Rudi Erlacher

Geschäftsführender Vorsitzender des Vereins zum Schutz der Bergwelt e.V.