

Aktennotiz/Memorandum

An: RP Freiburg, Anhörungsbehörde
Von: Dr. Andreas Geiger / Pascal Thaler
Betreff: Karlsruhe – Basel PfA 8.0, Erwiderung auf Einwendungen der Stadt Kenzingen vom 01.10.2021 sowie der Stadt Herbolzheim 01.10.2021
Datum: 31.01.2024

MÜNCHEN
Karl-Scharnagl-Ring 8
80539 München
T +49 89 288174-0
F +49 89 288174-44
muenchen@gsk.de

Verzeichnis der Partner
unter gsk.de

GSK STOCKMANN
Rechtsanwälte
Steuerberater Partner-
schaftsgesellschaft mbB
Sitz München,
Amtsgericht München
Partnerschaftsregister 533

GSK.DE

Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben Ausbau- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe – Basel, Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.0 Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Rtb/ABS-km 182,120 – 186,766 (Strecke 4000, 4315), NBS-km 183,500 – 184,500 (Strecke 4280), Provisorium (Strecke 4284), Verbindungsspanne Süd (Strecke 4285) („Vorhaben“)

Hier: Einwendungsschreiben der Stadt Kenzingen vom 01.10.2021 inklusive Anlagen sowie der Stadt Herbolzheim vom 01.10.2021 inklusive Anlagen

Erwiderung

Auf die Einwendungen der

Stadt Kenzingen, Hauptstraße 15, 79341 Kenzingen, diese vertreten durch den
Bürgermeister Matthias Guderjan,

- Einwenderin zu 1 -

sowie der

Stadt Herbolzheim, Hauptstraße 28, 79336 Herbolzheim, diese vertreten durch
den Bürgermeister Thomas Gedemer,

- Einwenderin zu 2-



beide anwaltlich vertreten durch Wurster Weiss Kupfer Rechtsanwälte Partnerschaft
MBB, Kaiser-Joseph-Straße 247, 79098 Freiburg,

gegen das Vorhaben wird nachfolgend erwidert. Im Einwendungsschreiben der Stadt
Kenzingen wurden viele Aspekte dargelegt, die Erwähnung in mehreren unterschiedli-
chen Gliederungspunkten des Einwendungsschriftsatzes fanden. Die Vorhabenträge-
rin hat deshalb darauf verzichtet, die Gliederung des Einwendungsschriftsatzes zu
übernehmen, sondern eine eigene Gliederung vorgenommen. Zur besseren Übersicht-
lichkeit wird folgendes Inhaltsverzeichnis vorangestellt:

Inhaltsverzeichnis

A.	Rechtmäßigkeit der Planung der Vorhabenträgerin	8
I.	Trassenvarianten und Ziele des Vorhabens	8
1.	Einwendungen.....	8
2.	Erwiderung	10
a)	Viergleisiger Ausbau der bestehenden Rheintalbahn	12
b)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Rheintalbahn auf v = 250 km/h und teilweise auf v = 200 km/h	17
c)	Güterverkehr auf der NBS	17
d)	Verringerung Schall- und Erschütterungsimmissionen	18
3.	Zwischenergebnis	20
II.	Planrechtfertigung des Vorhabens.....	20
1.	Einwendungen.....	20
2.	Erwiderung	21
III.	Raumverträglichkeit des Vorhabens	21
1.	Kein Erfordernis zur Durchführung eines (erneuten) Raumordnungsverfahrens.....	21
a)	Einwendungen.....	21
b)	Erwiderung	23



2. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben des Landesentwicklungsplans 2002.....	25
a) Einwendungen.....	25
b) Erwiderung.....	29
3. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben des Regionalplans Südlicher Oberrhein	32
a) Einwendungen.....	32
b) Erwiderung.....	35
IV. Weitere Anforderungen an das Vorhaben.....	38
1. Anforderungen an moderne Schienenverkehrswege und Vorgaben des Klimaschutzgesetzes.....	38
a) Einwendungen.....	38
b) Erwiderung.....	39
2. Fachplanerische Abwägung.....	44
a) Einwendungen.....	44
b) Erwiderung.....	45
3. Einschränkung während der Bauphase.....	46
a) Einwendungen.....	46
b) Erwiderung.....	47
4. Bau des Provisoriums und Rückbau bzw. Rückbauverpflichtung.....	48
a) Einwendungen.....	48
b) Erwiderung.....	48
5. Kernforderungen.....	50
a) Einwendungen.....	50
b) Erwiderung.....	53
6. Bundestagsbeschluss als reine Finanzierungszusage.....	55
a) Einwendungen.....	55
b) Erwiderung.....	58
7. Deutschland-Takt	60
a) Einwendungen.....	60
b) Erwiderung.....	60



8.	Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie Gefahrguttransporte	61
a)	Einwendungen.....	61
b)	Erwiderung	63
V.	Verkehrsprognose	65
1.	Einwendungen.....	65
2.	Erwiderung	69
VI.	Zulässigkeit und Rechtmäßigkeit der Abschnittsbildung	73
1.	Festlegung der konkreten Planfeststellungsgrenzen des PfA 8.0	73
a)	Einwendungen.....	73
b)	Erwiderung	73
2.	Keine Bindung an Verwaltungsgrenzen und keine Erweiterung des PfA 8.0 nach Norden.....	76
a)	Einwendungen.....	76
b)	Erwiderung	77
3.	Zwangspunkt durch Auslegung der Verbindungsspange Süd auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h.....	79
a)	Einwendungen.....	79
b)	Erwiderung	80
VII.	Umweltauswirkungen der Antragstrasse.....	81
1.	Auswirkungen auf den Biotopverbund	81
a)	Einwendungen.....	81
b)	Erwiderung	82
2.	Artenschutzrechtliche Auswirkungen	84
a)	Einwendungen.....	84
b)	Erwiderung	85
3.	Auswirkungen auf Natura-2000 Gebiete.....	86
a)	Einwendungen.....	86
b)	Erwiderung	87
4.	Betroffenheit von weiteren Schutzgebieten	88
a)	Einwendungen.....	88
b)	Erwiderung	89



5.	Widersprüche in den Planunterlagen.....	90
	a) Einwendungen.....	90
	b) Erwiderung	91
6.	Umweltverträglichkeitsstudie	91
	a) Fehlende Betrachtung des Schutzgutes Fläche.....	91
	i) Einwendungen.....	91
	ii) Erwiderung	93
7.	Schalltechnische Untersuchungen	95
	a) Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG	95
	i) Einwendungen.....	95
	ii) Erwiderung	97
	b) Gesamtlärmuntersuchung und Schallschutz für Hecklingen.....	98
	i) Einwendungen.....	98
	ii) Erwiderung	99
	c) Anwendung RLS 90 oder RLS 19.....	100
	i) Einwendungen.....	100
	ii) Erwiderung	100
	d) Flachstellenproblematik.....	100
	i) Einwendungen.....	100
	ii) Erwiderung	101
	e) Kein Rückbau errichteter Lärmschutzwände	102
	i) Einwendungen.....	102
	ii) Erwiderung	103
	f) Lärmvorsorge in Hecklingen.....	103
	i) Einwendungen.....	103
	ii) Erwiderung	104
	g) Widersprüchliche Angaben zu den Lärmschutzwänden	105
	i) Einwendungen.....	105
	ii) Erwiderung	106
8.	Erschütterungstechnische Untersuchung	106
	a) Darstellung der DIN 4150-2 und der RiL 820.2050.....	106



i)	Einwendungen.....	106
ii)	Erwiderung	106
b)	Zugzahlen.....	107
i)	Einwendungen.....	107
ii)	Erwiderung	107
c)	Durchführung von Ausbreitungsberechnungen.....	108
i)	Einwendungen.....	108
ii)	Erwiderung	108
d)	Korrektur inkonsistenter Angaben	109
i)	Einwendungen.....	109
ii)	Erwiderung	109
e)	Erschütterungen während der Bauzeit	110
i)	Einwendungen.....	110
ii)	Erwiderung	111
9.	Feinstaubuntersuchungen.....	113
a)	Einwendungen.....	113
b)	Erwiderung	114
10.	Hochwasserschutz.....	116
a)	Einwendungen.....	116
b)	Erwiderung	116
VIII.	Weitere Aspekte im Vergleich der Antragstrasse mit der Bündelungslösung	117
1.	Bedarf für Bündelungslösung (Stichworte: überschießender Bedarf, Überholstrecken auf ABS ausreichend).....	117
a)	Einwendungen.....	117
b)	Erwiderung	117
2.	Umweltauswirkungen	118
a)	Einwendungen.....	118
b)	Erwiderung	121
3.	Engstellen, die durch die Bündelungslösung entstehen	122
a)	Einwendungen.....	122



b) Erwidernng	124
4. Immissionsschutz	126
a) Einwendungen.....	126
b) Erwidernng	127
5. Kosten.....	128
a) Einwendungen.....	128
b) Erwidernng	129
IX. Betroffenheit der Stadt Kenzingen.....	130
1. Betroffenheit als Grundstückseigentümer (Wegeflächen)	130
a) Einwendungen.....	130
b) Erwidernng	131
2. Betroffenheit als Trägerin der Flächennutzungsplanung und Betroffenheit durch Auswirkungen auf städtebauliche Planungen.....	131
a) Einwendungen.....	131
b) Erwidernng	133
3. Betroffenheit als Träger der Straßenbaulast.....	135
a) Einwendungen.....	135
b) Erwidernng	136
X. Betroffenheit der Stadt Herbolzheim.....	136
1. Einwendungen.....	136
2. Erwidernng	137
B. Forderungen der Einwenderinnen	138
I. Einwendungen.....	138
II. Erwidernng	148



A. Rechtmäßigkeit der Planung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin plant den viergleisigen Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung. Hintergrund ist, dass die wachsenden Verkehre auf der Schiene in der Nord-Süd Relation die Leistungsfähigkeit der Bestandsstrecke erschöpft haben. (Unterlage 1¹, Kap. 1.1.2, S. 11 f.).

Der Aus- und Neubau stellt die erforderliche Leistungsfähigkeit der prognostizierten Fern- und Güterverkehre sicher und ermöglicht zugleich auch die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen (Unterlage 1, Kap. 1.1.3, S. 18).

Bestandteil der ABS / NBS Karlsruhe – Basel ist auch der hier gegenständliche PfA 8.0 von Kenzingen nach Riegel/Malterdingen.

I. Trassenvarianten und Ziele des Vorhabens

1. Einwendungen

Die Stadt Kenzingen (nachfolgend „Einwenderin zu 1“) ist nach ihrem eigenen Vortrag als Grundstückseigentümerin, als Trägerin der Flächennutzungsplanung sowie als Trägerin der Straßenbaulast durch das Vorhaben des PfA 8.0 betroffen (B.II.1-4, S. 18 ff.²).

Die Stadt Herbolzheim (nachfolgend „Einwenderin zu 2“) ist nach ihrem eigenen Vortrag als Grundstückseigentümerin und als Trägerin der kommunalen Planungshoheit betroffen (Schriftsatz Einwenderin zu 2, B.II.1+2, S. 20 f.).

¹ Sämtliche Angaben zu „Unterlagen“ beziehen sich auf die Planfeststellungsunterlagen des PfA 8.0

² Die Verweise auf den Einwendungsschriftsatz beziehen sich auf den Schriftsatz der Stadt Kenzingen. Verweise auf den Schriftsatz der Stadt Herbolzheim werden gesondert gekennzeichnet.



Die Einwenderin zu 1 und die Einwenderin zu 2 zielen im Kern ihrer Einwendungen darauf ab, dass eine aus Sicht der Einwenderinnen vorzugswürdigere Trassenführung umgesetzt wird.

Die Einwenderinnen bezeichnen die in den Planunterlagen dargelegte Trassenführung im Rahmen ihrer Einwendung als „Kombinationslösung“. Kennzeichnend für die Kombinationslösung sei die Führung der NBS in Parallellage zur bestehenden BAB 5 sowie die Ertüchtigung der Rheintalbahn bzw. der dortige partielle viergleisige Ausbau. Die Einwenderinnen lehnen die von der Vorhabenträgerin geplante Kombinationslösung ab und schlagen stattdessen die sogenannte „Bündelungslösung“ vor. Die Bündelungslösung besteht darin, dass der komplette Güter- und Personenfernverkehr von der bestehenden Rheintalbahn verlagert wird auf die parallel zur BAB 5 zu führende NBS. Die für die Bündelungslösung aus Sicht der Einwenderinnen voraussichtlich maximal notwendigen vier Gleise sind somit allesamt parallel zur BAB 5 zu errichten. Die Einwenderinnen führen allerdings auch aus, dass zu prüfen wäre, ob bei ihrer Variante ggf. Gleise entfallen könnten, mithin lediglich drei Gleise parallel zur BAB 5 errichtet werden müssten. Bei der von den Einwenderinnen präferierten Bündelungslösung komme es zu keinem baulichen Eingriff in die bestehende Rheintalbahn, da der gesamten Güter- und Personenfernverkehr von der Rheintalbahn auf die NBS verlagert wird (siehe hierzu unter anderem: D.III.1., S. 112 ff.).

Die Einwenderinnen haben die konkrete Anzahl der für die Bündelungslösung benötigten Gleise offengelassen und fordern einen sich am zukünftig zu erwartenden Bedarf orientierenden Ausbau. Welche Anzahl an Gleisen dafür erforderlich ist, sei zu untersuchen. Die Einwenderinnen halten Varianten für denkbar, bei denen lediglich drei durchgehende Gleise errichtet werden, sofern damit der künftige Bedarf abgewickelt werden kann. Aber auch Varianten mit partiell mehr als vier Gleisen sind aus Sicht der Einwenderinnen nicht ausgeschlossen (D.III.1., S. 112 ff.).

Kern der Bündelungslösung ist nach dem Vortrag der Einwenderinnen „die Errichtung aller für einen bedarfsgerechten und störungsresistenten Zugbetrieb



zwischen Offenburg und Riegel/Malterdingen erforderlichen Gleise für den Güterverkehr und den Personenfernverkehr in Bündelungslage mit der BAB 5“ (D.III.1.1.1, S. 113).

Dabei sollten die für den Güterverkehr notwendigen Gleise auf der Westseite der Trasse und mithin unmittelbar neben der BAB 5 liegen, die für den Personenfernverkehr notwendigen Gleise auf der Ostseite der Trasse, um hier den für die höhere Entwurfsgeschwindigkeit der Gleise für den Personenfernverkehr notwendigen Platzbedarf entsprechend generieren zu können.

Die Einwenderinnen führen zudem aus, dass der Prüfmaßstab der Planfeststellungsbehörde deutlich weiter gehe als der spätere gerichtliche Prüfmaßstab. Die Planfeststellungsbehörde sei nicht darauf beschränkt, zu prüfen, ob sich eine andere Variante als eindeutig besser aufdrängen würde. Vielmehr müsse die Planfeststellungsbehörde untersuchen, ob die Bündelungslösung „eine sachgerechtere und ausgewogenere Einbindung des Vorhabens in seine Umgebung erlaubt“ (C., S. 23).

2. Erwiderung

Bevor sich die Vorhabenträgerin im Detail mit den vielen unterschiedlichen Aspekten des Vortrags der Einwenderinnen auseinandersetzt, werden nachfolgend zum besseren Verständnis des Projektes und der aus Sicht der Vorhabenträgerin vorzugswürdigen Trassenführung die Ziele des Projektes dargestellt.

Um die Leistungsfähigkeit des mittlerweile an seine Grenzen stoßenden Bestandsnetzes zu erhöhen, ist die Realisierung der ABS/NBS ein essentieller Baustein für die zukünftige Verkehrsentwicklung auf europäischer und innerdeutscher Ebene.

Die Planungen der Vorhabenträgerin sehen vor, dass beginnend in Offenburg eine zweigleisige Neubaustrecke für den Güterverkehr errichtet wird, die parallel zur bestehenden BAB 5 verläuft. Die bestehende Rheintalbahn wird im Bereich nördlich von Kenzingen-Hecklingen auf eine Geschwindigkeit von $v = 250$



km/h und im Bereich südlich davon auf eine Geschwindigkeit von $v = 200$ km/h ertüchtigt. Partiiell wird zudem die bestehende Rheintalbahn viergleisig ausgebaut, um den Personenfernverkehr und den Personennahverkehr zu entmischen und ausreichend Möglichkeiten für Überholvorgänge zu haben.

Der PfA 8.0 ist gekennzeichnet durch folgende Hauptmerkmale (vgl. Unterlage 1, Kap. 1.2.1, S. 38):

- *„Eine zweigleisige elektrifizierte Neubaustrecke über 1,0 Kilometer Streckenlänge entlang der BAB 5.*
- *Eine provisorische zweigleisige Verknüpfung der Rheintalbahn mit der NBS nördlich der Alten Elz in der Verkehrsrelation Rheintalbahn (Streckenabschnitt 7) – Neubaustrecke (Streckenabschnitt 8), im Folgenden als Provisorium bezeichnet.*
- *Eine zweigleisige Verknüpfung der NBS mit der Rheintalbahn südlich der Alten Elz in der Verkehrsrelation Neubaustrecke (Streckenabschnitt 7) – Rheintalbahn (Freiburger Bucht), im Folgenden als Verbindungsspange Süd bezeichnet.*
- *Den partiellen viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn zur Entmischung des schnellfahrenden Personenfernverkehrs und des langsameren Personennahverkehrs.*
- *Den Ausbau der bestehenden Rheintalbahn für den Personenfernverkehr auf $v = 250$ km/h nördlich von Kenzingen-Hecklingen und südlich davon auf $v = 200$ km/h mit Umbau des Bahnhofs Riegel.*
- *Eine doppelte Überleitverbindung mit vier Weichen zwischen den NBS-Gleisen.*
- *Die Neuerrichtung einer PWC-Anlage an der BAB 5 nördlich der L 105.“*

Aus betrieblichen Gründen ist aufgrund der wachsenden Verkehre auf der Schiene der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen und nach Möglichkeit die Entmischung der langsamen und schnellen Verkehre erforderlich. Ein weiteres Ziel des Vorhabens ist die Herstellung einer betrieblichen Flexibilität, welche durch



Überleitverbindungen zwischen den Gleispaaren in den StA 7 und 8 durch Verknüpfungsbereiche südlich Offenburg, im Bereich Riegel sowie in Hängelheim erreicht wird. Diese Zielsetzungen sollen umgesetzt werden, damit künftig ein zuverlässiger und möglichst ungestörter Betrieb sichergestellt wird (Unterlage 1, Kap. 1.1.4.1, S. 19).

a) Viergleisiger Ausbau der bestehenden Rheintalbahn

Eines der vorrangigen Vorhabenziele ist der viergleisige Ausbau der bestehenden Rheintalbahn. Ein viergleisiger Ausbau bedeutet, dass die Rheintalbahn bestehend aus ABS und NBS grundsätzlich durchgängig aus vier Gleisen besteht. Lediglich partiell werden an der Rheintalbahn zusätzliche Gleise errichtet, um für eine Entmischung des Personenfernverkehrs und des Personennahverkehrs zu sorgen. Projektziel ist mithin der viergleisige Ausbau der bestehenden Rheintalbahn und nicht deren sechsgleisiger Ausbau.

Soweit der Vorschlag der Einwenderinnen zur Umsetzung der Bündelungslösung einen durchgehenden sechsgleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn zur Folge hätte, würde dies bereits auf ein anderes Projekt hinauslaufen, sodass eine solche Variante nicht zu berücksichtigen ist. Denn nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann von einer Alternative dann nicht mehr gesprochen werden, wenn eine Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft (BVerwG, U. v. 05.10.2021, 7 A 14.20 juris Rn. 85 f.). Bereits aus diesen Gründen scheidet der Neubau von vier zusätzlichen Gleisen an der BAB 5 aus, denn bei einem Neubau von vier Gleisen handelt es sich am Ende um einen sechsgleisigen Ausbau der Rheintalbahn, welcher jedoch kein Projektziel ist (vgl. zur Annahme, weitere Gleise laufen auf ein anderes Projekt hinaus BVerwG, U. v. 12.04.2018, 3 A 10.15, juris Rn. 65).



Ob eine Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft, muss anhand der mit dem Vorhaben zulässigerweise verfolgten Planungsziele beurteilt werden. Die Vorhabenträgerin selbst kann durch die Zieldefinition die in Betracht kommenden Alternativen eingrenzen (BVerwG, U. v. 05.10.2021, 7 A 14.20 juris Rn. 86).

Die aus den Festsetzungen des Bedarfsplans erkennbare Bedarfsstruktur ist bei der Trassenwahl als gesetzgeberische Wertung in der planerischen Abwägung zu berücksichtigen (BVerwG, U. v. 15.10.2020, 7 A 9.19, juris Rn. 124). Gesetzliche Bedarfsfeststellungen entfalten anders als nur politisch vorgegebene Ziele ein höheres Gewicht, das sich auf der Zulassungsebene „alternativenbegrenzend“ auswirken kann (BVerwG, U. v. 05.10.2021, 7 A 14.20 juris Rn. 86).

Die ABS/NBS Karlsruhe – Basel ist in der Anlage zu § 1 BSWAG als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs eingestuft. Eine Einstufung zum Trassenverlauf findet sich im BSWAG hingegen nicht.

Die nachfolgende Vorhabenbeschreibung zur Gesamtstrecke ABS/NBS Karlsruhe – Basel findet sich im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan:

„2-gleisige NBS "Offenburg Nord" - Hügelsheim parallel zur A 5, Vmax = 160 km/h, mit zwei 1-gleisigen Güterzugtunneln Offenburg, Variante 1c (Umfahrung Stadtgebiet), Ausfädelung "Offenburg Nord" bei Strecken-km 143,0 (Kernforderungen 1 "Tunnel Offenburg", 2 "Autobahnparallele" lt. Beschluss des Projektbeirats Rheintalbahn); Ausbau Bestandsstrecke (4000) Offenburg - Kenzingen auf Vmax = 250 km/h; 3. u. 4. Gleis Friesenheim - Lahr u. Ringsheim - Kenzingen, Vmax = 160 km/h; 3. u. 4. Gleis Hügelsheim - Müllheim, Vmax = 250 km/h, Ausbau Bestandsstrecke (4000) Kenzingen - Freiburg (BrsG) - Buggingen auf Vmax = 200 km/h; 1-gleisige Verbindungskurve zwischen NBS u. Bestandsstrecke (4000) in Höhe Riegel für SGV von u. nach Freiburg, Vmax = 120 km/h; Umsetzung der



Kernforderungen 3 (erhöhter Schallschutz Riegel - Schallstadt), 4 (Bürgertrasse Bad Krozingen - Buggingen) u. der optimierten Kernforderung 6 (erhöhter Schallschutz Hügelsheim - Müllheim (- Auggen), Knoten Hügelsheim kreuzungsfrei)“

Aus der Vorhabenbeschreibung im PRINS, welche sich nahezu wortgleich auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 findet, geht hervor, dass lediglich eine zweigleisige NBS an der BAB errichtet werden soll und auch nur ein viergleisiger Ausbau beabsichtigt ist, von dem lediglich partiell abgewichen wird. Gleiches gilt auch für die bereits ausgeführten und im Erläuterungsbericht des PfA 8.0 dargestellten Vorhabenziele. Auch wenn es keine Festlegung des Trassenverlaufs und der Anzahl der Gleise im BSWAG gibt, haben die Ausführungen im PRINS dennoch eine Bedeutung, die aus Sicht der Vorhabenträgerin im Rahmen der Abwägung nicht außer Acht bleiben darf. Darüber hinaus gibt es die konkreten Zielfestlegungen der Vorhabenträgerin. Aus diesen Zielfestlegungen der Vorhabenträgerin geht hervor, dass im Ergebnis (ausschließlich) ein viergleisiger Ausbau der bestehenden Rheintalbahn Ziel des Vorhabens ABS/NBS Karlsruhe – Basel ist und die Viergleisigkeit lediglich partiell zur Entmischung der Verkehre aufgegeben werden soll. Durch die eindeutigen und konkreten Zielvorgaben der Vorhabenträgerin scheidet Varianten wie die Bündelungslösung, die einen über den viergleisigen Ausbau hinausgehenden Ausbau der Rheintalbahn fordern, aus. Die von den Einwenderinnen vorgebrachte Möglichkeit einer geringeren Anzahl an Gleisen an der BAB 5 scheidet hingegen aus betriebstechnischen Gründen aus. Die Vorhabenträgerin hat die fahrplantechnische Machbarkeit einer Verlagerung des gesamten Güter- und Personenfernverkehrs auf die zweigleisige NBS untersucht, eine solche Variante ist jedoch nicht umsetzbar.

Ergänzend weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die Realisierung einer zweigleisigen Güterzugtrasse in Parallellage zur BAB 5 der



Kernforderung 2 entspricht, für welche der Bund und das Land Baden-Württemberg jeweils eine Finanzierungszusage erteilt haben (vgl. Protokoll Projektbeirat vom 26.06.2015, S. 2; BT-Drs. 18/7364, S. 3; LT-Drs. 15/6723, siehe hierzu auch nochmal unter I. 2 d)). Vertreter des Bundes und des Landes Baden-Württemberg haben an dem Projektbeirat teilgenommen und für die Kernforderung 2 gestimmt. Die Vorhabenträgerin weist aus diesem Grund ausdrücklich darauf hin, dass die Umsetzung der Kernforderung 2 mithin den Vorstellungen / Wünschen des Landes Baden-Württemberg entspricht.

Aus den vorstehend genannten Gründen scheidet die von den Einwenderinnen genannte Bündelungslösung aus, denn es handelt sich um eine Alternative, die auf ein anderes Projekt hinausläuft.

Darüber hinaus scheidet die Bündelungslösung auch aus abwägungserheblichen Gesichtspunkten aus. Gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Bündelungslösung mit all ihren Aspekten scheidet aber in der Gesamtabwägung im Vergleich zur Antragsvariante und mithin der Kombinationslösung aus.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingestellt werden. Es ist jedoch nicht abwägungsfehlerhaft, wenn eine andere Variante als die Antrags-trasse ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind vielmehr erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte Lösung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere hätte aufdrängen müssen, da öffentliche und private Belange insgesamt



weniger beeinträchtigt werden, oder wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist. Das EBA als Planfeststellungsbehörde ist dabei nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Das EBA braucht den Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist; Alternativen, die ihm aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf es schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden (BVerwG, U. v. 05.10.2021, 7 A 14.20 juris Rn. 85 f.).

Die Bündelungslösung ist mithin nach dieser Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht weiter zu verfolgen. In der Gesamtabwägung aller durch die Bündelungslösung betroffenen privater und öffentlicher Belange und insbesondere im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit drängt sich die Bündelungslösung im Vergleich zur Kombinationslösung nicht nur nicht auf, sondern es handelt sich bei der Bündelungslösung um eine Variante, mit der deutlich größere Beeinträchtigungen insbesondere für die Umwelt verbunden sind, sodass die Bündelungslösung als Alternative auszuschneiden ist (vgl. hierzu auch unter A.VIII.2).

Neben dem Umstand, dass die Bündelungslösung der Einwenderinnen bereits als anderes Projekt als Alternative ausscheidet, ist die Bündelungslösung auch aus den weiteren im Schriftsatz folgenden Aspekten unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange nicht gegenüber der Kombinationslösung als die weniger beeinträchtigende Variante einzustufen. Sofern die Planfeststellungsbehörde die Bündelungslösung entsprechend verwirft, handelt sie damit nicht abwägungsfehlerhaft. Darüber hinaus drängt sich die Bündelungslösung auch nicht als eindeutig vorzugswürdig



auf, sodass die Bündelungslösung auch vor diesem Hintergrund nicht der Antragstrasse vorzuziehen ist.

b) Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Rheintalbahn auf $v = 250 \text{ km/h}$ und teilweise auf $v = 200 \text{ km/h}$

Neben dem viergleisigen Ausbau stellt die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Rheintalbahn auf $v = 250 \text{ km/h}$ bzw. teilweise auf $v = 200 \text{ km/h}$ ein Vorhabenziel des Vorhabens ABS/NBS Karlsruhe – Basel dar (Unterlage 1, Kap. 1.2.1, S. 38). Der Ausbau der bestehenden Rheintalbahn auf eine Maximalgeschwindigkeit von 250 km/h erfolgt dabei nördlich von Kenzingen-Hecklingen, der Ausbau auf eine Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h inklusive des Umbaus des Bahnhofs Riegel erfolgt südlich davon. Vorhabenziel ist mithin die Ertüchtigung der derzeit bestehenden Rheintalbahn auf eine höhere Streckengeschwindigkeit, um dort auch in Zukunft ein attraktives Personennah- und Personenfernverkehrsangebot zu gewährleisten (vgl. Unterlage 1, Kap. 1.1.3, S. 18 f.).

c) Güterverkehr auf der NBS

Ein weiteres Vorhabenziel stellt die Entmischung der unterschiedlichen Verkehre dar. Während der Personennah- und der Personenfernverkehr im Regelfall ausschließlich auf der ertüchtigten Bestandsstrecke verkehren werden, bleibt die NBS im Regelbetrieb dem Güterverkehr vorbehalten. Güterverkehrszüge wechseln lediglich dann auf die ABS, wenn die geladenen Güter an einen bestimmten Bahnhof der Region (z.B. Bahnhof Freiburg) transportiert werden müssen.

Grundsätzlich soll der Güterverkehr durch die geplante Streckenführung um den Verdichtungsraum Freiburg herumgeführt werden. Die NBS führt in diesem Zusammenhang zu einer Verkürzung der Streckenlänge zwischen Kenzingen und Müllheim für den Güterverkehr um ca. 6 km.



Zusätzlich werden durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die NBS Kapazitäten für den Personenverkehr im Bereich der Freiburger Bucht geschaffen (Unterlage 1, Kap. 1.2.2, S. 39).

Die Entwurfsgeschwindigkeit der NBS beträgt $v = 160 \text{ km/h}$. Aus der Wahl der Streckengeschwindigkeit lässt sich erkennen, dass die NBS lediglich im Notfall durch den Personenfernverkehr befahren werden soll, da die Entwurfsgeschwindigkeit für den Regelbetrieb zu gering ist, um die angestrebte Fahrzeitverkürzung um ca. 30 Minuten zwischen Karlsruhe und Basel zu erreichen (vgl. Unterlage 1, Kap. 1.1.3, S. 18 f.). Die Antragstrasse dient in ihrer Konzeption mithin der Entmischung der Verkehre.

d) Verringerung Schall- und Erschütterungsimmissionen

Ein weiteres Vorhabenziel stellt die Verringerung von Schall- und Erschütterungsimmissionen durch Entlastung der durch die Bestandsstrecke Rheintalbahn bereits stark lärmbelasteten Siedlungsgebiete vor zusätzlichem Schienenverkehrslärm, namentlich vor Güterverkehrslärm und Schienenpersonenverkehrslärm dar. Auf Basis dieses Projektziels hat die Vorhabenträgerin ein Schallschutzkonzept entwickelt, durch welches die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und welches zugleich den Empfehlungen des Projektbeirats entspricht.

Der Projektbeirat hat sich in seiner 10. Sitzung vom 26.06.2015 für die Realisierung der Kernforderung 2 als zweigleisige, autobahnparallele Güterzugtrasse östlich der BAB 5 mit dem Schutzniveau VI der Matrix ausgesprochen. Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen ist für alle Ortslagen an der BAB 5 sicherzustellen, dass es zu keinem Anstieg der Gesamtlärmbelastung kommt. Einen über das rechtlich erforderliche Maß hinausgehenden Lärmschutz erhalten nach der Kernforderung 2 auch die Ortslagen an der bestehenden Rheintalbahn, für die aufgrund des Neubaus der Autobahnparallele kein Rechtsanspruch auf aktive



Lärmschutzmaßnahmen besteht und für die keine Lärmschutzwände im Wege der Lärmsanierung errichtet werden (vgl. Protokoll Projektbeirat vom 26.06.2015, S. 2; BT-Drs. 18/7364, S. 3).

Die Vorhabenträgerin hat sich als Ziel gesetzt, die Schall- und Erschütterungsimmissionen der durch die Rheintalbahn bereits stark belasteten Siedlungsgebiete zu verringern. Um dieses Ziel zu erreichen, hat sie die Empfehlungen des Projektbeirats zum Vollschutzkonzept geprüft und diese nach entsprechender Prüfung / Abwägung zum Bestandteil ihres Vorhabens gemacht. Dies bedeutet für den PfA 8.0, dass das Vollschutzkonzept umgesetzt wird. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden mithin ausschließlich durch den Einsatz von aktiven Schallschutzmaßnahmen eingehalten. Es werden entsprechend Ziffer VI der Matrix vom 24.09.2013 die Zugzahlen von 2025 bei der Berechnung der betrieblichen Auswirkungen aus dem Eisenbahnverkehr nach der 16. BImSchV zugrunde gelegt und es erfolgt eine Berechnung mit 90 % K-Sohle. Weder das BüG noch innovative Schallschutzmaßnahmen gelangen im PfA 8.0 zum Einsatz und werden bei der Berechnung der Schallimmissionen daher nicht berücksichtigt. Darüber hinaus kommt es im Endzustand nahezu im gesamten PfA 8.0 zu keinen Zusatzbelastungen im Hinblick auf den Gesamtlärm. Lediglich im Bereich Camping Müller See kommt es zu geringfügigen Zusatzbelastungen in einem nicht hörbaren Bereich von unter 1 dB(A) (Unterlage 14, Anlage 4, Kap. 7.2.4, 8, S. 45 f.).

Neben dem primären Ziel des Projektbeirats, der Umsetzung eines Vollschutzkonzeptes, lässt sich dem Beschluss des Projektbeirats auch entnehmen, dass lediglich eine zweigleisige Güterverkehrsstrecke parallel zur BAB 5 errichtet werden soll. Das Vorhabenziel des viergleisigen Ausbaus wird mithin auch aus den Empfehlungen des Projektbeirats deutlich. Die Empfehlungen des Projektbeirats wurden durch die Vorhabenträgerin durch die nun vorgelegte Planung berücksichtigt. Die vorgeschlagene Bündelungslösung berücksichtigt die Empfehlungen des Projektbeirats



hingegen nicht in dem Maße, wie die Antragstrasse diese Empfehlungen berücksichtigt.

3. Zwischenergebnis

Die von den Einwenderinnen vorgeschlagene Variante läuft – wie vorstehend ausgeführt – auf ein anderes Vorhaben hinaus und ist aus diesem Grund nicht weiter zu verfolgen. Es handelt sich nicht um eine Alternative zur Antragstrasse, die einer weiteren Betrachtung unterzogen werden muss.

Darüber hinaus weist die Vorhabenträgerin an dieser Stelle darauf hin, dass die von den Einwenderinnen vorgetragene Bündelungslösung und deren Aspekte nicht auf konkreten Untersuchungen beruhen, sodass die Einwendungen auch aus diesem Grund als unsubstantiiert zurückzuweisen sind.

Die weiteren Ausführungen der Vorhabenträgerin betreffend die von den Einwenderinnen vorgeschlagene Bündelungslösung ergehen daher ausschließlich hilfsweise.

II. Planrechtfertigung des Vorhabens

1. Einwendungen

Die Einwenderinnen hebt die Bedeutung des Vorhabens ABS/NBS Karlsruhe – Basel hervor. Bei dem Projekt handele es sich um ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse (VGI) des Kernnetzkorridors Rheingebiet – Alpen, welches Bestandteil des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes sei. Neben der europäisch herausragenden Bedeutung sei das Vorhaben ABS/NBS Karlsruhe – Basel im BSWAG in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Auswirkungen auf das Vorhaben hätten zudem der Deutschland-Takt sowie die Bundestagsbeschlüsse zu den Kernforderungen (D.I.1., S. 25 ff.).



2. Erwiderung

Die Vorhabenträgerin stimmt den Einwenderinnen dahingehend zu, dass es sich bei dem Vorhaben ABS/NBS Karlsruhe – Basel um ein Projekt von herausragender europäischer und nationaler Bedeutung handelt. Dies zeigen die Festlegungen in den von den Einwenderinnen genannten Quellen. Der Bedarf für das Vorhaben steht mit der Aufnahme in das BSWAG fest und wird auch von den Einwenderinnen nicht infrage gestellt. Insoweit besteht zwischen den Einwenderinnen und der Vorhabenträgerin Einigkeit. Bezüglich der Auswirkungen des Deutschland-Taktes und des Bundestagsbeschlusses zu den Kernforderungen verweist die Vorhabenträgerin auf ihre Ausführungen unter A.IV.5, A.IV.6, A.IV.7).

III. Raumverträglichkeit des Vorhabens

Das Projekt ABS/NBS Karlsruhe – Basel ist nicht nur von herausragender europäischer und deutscher Bedeutung, es steht zugleich im Einklang mit den landesrechtlichen Vorgaben zur räumlichen Planung und es besteht insbesondere kein Erfordernis zur Durchführung eines erneuten Raumordnungsverfahrens.

1. Kein Erfordernis zur Durchführung eines (erneuten) Raumordnungsverfahrens

a) Einwendungen

Die Einwenderinnen monieren, dass die Vorhabenträgerin die Antrags-trasse umsetzen möchte, ohne erneut ein Raumordnungsverfahren durchzuführen. Dies widerspreche raumordnungsrechtlichen Vorgaben. Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 ROG i. V. m. § 1 Nr. 9 RoV bedürfen u.a. der Neubau und die wesentliche Trassenänderung von Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes der Durchführung eines



Raumordnungsverfahrens. Abgesehen werden könne von diesem Erfordernis nach § 16 Abs. 2 Satz 1 ROG i. V. m. § 18 Abs. 4 LplG BW bei Planungen und Maßnahmen, für die sichergestellt ist, dass ihre Raumverträglichkeit anderweitig geprüft wird.

In den Jahren 1993/1994 sei für den Streckenabschnitt Herbholzheim – Schliengen ein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden. Abgeschlossen worden sei dieses Verfahren im Dezember 1994 mit der raumordnerischen Beurteilung des RP Freiburg, nach der die Vorschlagstrasse II mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimme und mit anderen raumbedeutsamen Planungen abgestimmt sei. Die Geltungsdauer dieser Beurteilung sei vom RP Freiburg mit Schreiben vom 13.09.1999 und 09.11.2004 um jeweils 5 Jahre verlängert worden. Mit Schreiben vom 10.04.2014 habe das RP Freiburg mitgeteilt, dass die Durchführung eines erneuten Raumordnungsverfahrens nach begründeter Einschätzung der Raumordnungsbehörde nicht erforderlich sei, was sich aus § 18 Abs. 4 LplG ergeben würde.

Die Einwenderinnen kritisieren diese Entscheidung und führen aus, dass diese ggf. im Jahr 2014 zutreffend gewesen sei, sich aber mittlerweile die rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse derart geändert hätten, dass erneut ein Raumordnungsverfahren durchzuführen sei. So sei u.a. durch die Gesamtfortschreibung des Regionalplans Südlicher Oberrhein vom 22.09.2017 der rechtliche Rahmen für die raumordnerische Beurteilung des Streckenabschnitts Herbholzheim – Schliengen umgestaltet worden. Ferner seien in der Zwischenzeit raumbedeutsame Planungen umgesetzt worden bzw. in der Planung. Demnach hätten sich die tatsächlichen und rechtlichen Umstände dahingehend geändert, dass im Umkehrschluss zu § 18 Abs. 8 S. 3 LplG BW (Anmerkung der Vorhabenträgerin: voraussichtlich stellen die Einwenderinnen hier auf § 19 Abs. 8 Satz 3 LplG BW ab) zwingend erneut ein Raumordnungsverfahren durchzuführen sei (siehe zum Ganzen D.II.2.1.1.1., S. 55 ff.).



b) Erwiderung

Die Forderung nach der erneuten Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist zurückzuweisen. Dies geht bereits aus dem Schreiben des RP Freiburg vom 10.04.2014 hervor, in welchem das Erfordernis zur Durchführung eines erneuten Raumordnungsverfahrens seitens der höheren Raumordnungsbehörde (zurecht) abgelehnt wurde.

Vom Erfordernis der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens kann – wie zutreffend von den Einwenderinnen ausgeführt – gemäß § 16 Abs. 2 Satz 1 ROG bei solchen Planungen und Maßnahmen abgesehen werden, für die sichergestellt ist, dass ihre Raumverträglichkeit anderweitig geprüft wird. Gemäß § 18 Abs. 4 LplG BW kann von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden, wenn die Beurteilung der Raumverträglichkeit des Vorhabens bereits auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet ist; dies gilt insbesondere, wenn das Vorhaben

- (1) Zielen der Raumordnung entspricht oder widerspricht,
- (2) den Darstellungen oder Festsetzungen eines den Zielen der Raumordnung angepassten Flächennutzungsplans oder Bebauungsplans nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs entspricht oder widerspricht und sich die Zulässigkeit dieses Vorhabens nicht nach einem Planfeststellungsverfahren oder einem sonstigen Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für raumbedeutsame Vorhaben bestimmt,
- (3) in einem anderen gesetzlichen Abstimmungsverfahren unter Beteiligung der höheren Raumordnungsbehörde festgelegt worden ist oder
- (4) wegen besonders gelagerter Umstände offensichtlich nur an einem bestimmten Standort verwirklicht werden kann und sichergestellt ist, dass eine raumordnerische Prüfung des Vorhabens im Zulassungsverfahren unter Beteiligung der höheren Raumordnungsbehörde erfolgt.



Wie die höhere Raumordnungsbehörde im Schreiben vom 10.04.2014 zutreffend ausgeführt hat, liegen diese Voraussetzungen für das Absehen von einem erneuten Raumordnungsverfahren vor. Die Planungen der Vorhabenträgerin orientieren sich an der „seinerzeitigen raumordnerischen Beurteilung“. Aus diesem Grund kann nach der zutreffenden Auffassung der höheren Raumordnungsbehörde davon ausgegangen werden, dass ein erneutes Raumordnungsverfahren aufgrund des damaligen Raumordnungsverfahrens, der bisherigen intensiven Planung und Diskussion der Trassenführung sowie der Erörterung des Vorhabens in den förmlichen Verfahren und im Projektbeirat keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn erzielen würde.

Die Trassenführung im PfA 8.0 sowie im gesamten Streckenabschnitt 8 entspricht abgesehen von der westlichen Umfahrung Buggingen im hier nicht gegenständlichen PfA 8.4 der ursprünglichen Planung und orientiert sich an der raumordnerischen Beurteilung. Die Erweiterung der Schallschutzmaßnahmen ist nach zutreffender Auffassung der höheren Raumordnungsbehörde nicht als derart raumordnerisch relevant einzustufen, dass hierdurch ein erneutes Raumordnungsverfahren erforderlich werden würde.

Das Vorhaben ABS/NBS Karlsruhe Basel entspricht den Zielen der Raumordnung; durch das Planfeststellungsverfahren mit entsprechender Beteiligung der Raumordnungsbehörden ist zudem hinreichend sichergestellt, dass eine ausreichende Beurteilung der Raumverträglichkeit des Vorhabens erfolgt.

Der Einwendungen, die landesplanerische Beurteilung aus dem Jahr 1994 sei nicht mehr aktuell und es hätte eines erneuten Raumordnungsverfahrens bedurft, geht entsprechend fehl. Die Voraussetzungen zum Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren liegen vor.

Darüber hinaus handelt es sich bei einem Raumordnungsverfahren weder um eine formelle noch eine materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der



Planfeststellung (BVerwG, B. v. 04.06.2008, 4 BN 12.08, juris Rn. 2; VGH Bayern, U. v. 25.10.2019, 8 A 16.40030, juris Rn. 51). Selbst ein rechtswidriger Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren führt nicht zur Rechtswidrigkeit der Planfeststellung. Dies folgt aus dem Umstand, dass die landesplanerische Beurteilung lediglich der verwaltungsinternen Klärung der raumordnerischen Verträglichkeit dient und daher eine bloße gutachterliche Äußerung darstellt. Ein gestuftes Verfahren mit einer bestandskräftigen Vorentscheidung gibt es im Bereich der Raumordnung nicht. Der landesplanerischen Beurteilung kommt daher bloß verwaltungsinterne Bedeutung zu, mit der vor der abschließenden Entscheidung im eigentlichen Genehmigungsverfahren beurteilt werden soll, ob das Vorhaben unter Gesichtspunkten der Raumordnung mit anderen Planungen und Maßnahmen abgestimmt ist und mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt (VGH Bayern, U. v. 25.10.2019, 8 A 16.40030, juris Rn. 51). Diese Charakteristik lässt sich auch der Regelung des § 18 Abs. 5 Satz 2 LplG entnehmen, wonach das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gegenüber der Vorhabenträgern keine unmittelbare Rechtswirkung entfaltet und auch nicht die Planfeststellung ersetzt. Die höhere Raumordnungsbehörde wurde zudem im hier vorliegenden Planfeststellungsverfahren beteiligt, sodass sichergestellt ist, dass die Beurteilung der Raumverträglichkeit des Vorhabens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt.

2. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben des Landesentwicklungsplans 2002

a) Einwendungen

Die schienenverkehrsbezogenen raumordnerischen Festlegungen ergeben sich u.a. aus dem Landesentwicklungsplan 2002. Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ROG bzw. § 4 Abs. 1 Satz 2 ROG seien zielförmige



Festlegungen im Sinne einer strikten Bindungswirkung zu beachten, Grundsätze der Raumordnung seien hingegen lediglich zu berücksichtigen und damit einer Abwägung zugänglich. Folgende Festlegungen seien für Schienenverkehrsprojekte von Bedeutung:

Für den Bereich des Fernverkehrs:

- Grundsatz 4.1.3: *„Das Land ist bedarfsgerecht in die nationalen und transeuropäischen Verkehrsnetze für den Personen- und Gütertransport einzubinden. Dabei sind insbesondere [...] der Europäische Verflechtungsraum Oberrhein und andere wirtschaftlich bedeutende Räume angemessen zu berücksichtigen.“*
- Ziel 4.1.4: *„Innerhalb der Fernverkehrsnetze [ist] der Schienenverkehr [...] entsprechend [seiner] großen Transportkapazität, relativen Umweltfreundlichkeit und möglichen Entlastungswirkung für hoch belastete Verkehrskorridore nachdrücklich zu stärken.“*
- Ziel 4.1.7: *„Der Fernverkehr der Bahn ist durch Ausbau und Neubau weiterer Strecken und Streckenabschnitte zu verbessern, insbesondere in den hoch belasteten Verkehrskorridoren des Oberrheingrabens [...].“*

Dazu ist auf folgende Maßnahmen hinzuwirken:

[...]

->den Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel als wichtigste Zulaufstrecke aus Deutschland zu den Schweizer Alpenübergängen,

[...].“

Für den Bereich des Regional- und Nahverkehrs:

- Grundsatz 4.1.15 (1): *„Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist insbesondere nach der Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs der Eisenbahnen des Bundes durch verbesserte*



Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern.“

- Grundsatz 4.1.15 (2): *„Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs ist der geplante Integrale Taktverkehr zügig in allen Teilen des Landes einzuführen.“*
- Ziel 4.1.16: *„Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den verkehrlich hoch belasteten Verdichtungsräumen ist den Verkehrsträgern mit hoher Kapazität im Personen- und Gütertransport Vorrang einzuräumen.“*
- Grundsatz 4.1.16 (1): *„In den verdichteten Räumen ist der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße weiter auszubauen, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen.“*

Die Aussagen des LEP 2002 ließen sich dahingehend zusammenfassen, dass ein signifikanter Ausbau der Schieneninfrastruktur verlangt wird, um den vorhandenen und zukünftigen Verkehrsbedarf zu decken (zu allen genannten Zielen und Grundsätzen siehe D.I.2.2.1, S. 46 ff.).

Die Einwanderinnen tragen vor, dass sich die Zielfestsetzung Nr. 4.1.4 – nachdrückliche Stärkung des Schienenverkehrs im hoch belasteten Verkehrskorridor zwischen Karlsruhe und Basel – mit der Antragstrasse nicht erreichen lasse. Die Kombination von Personenfern- und Personennahverkehr auf der ABS führten zu einem Konflikt, der zu vielen Zugverspätungen führen werde. Daran änderten auch die vorgesehenen Überholgleise nichts, da diese sowohl an der falschen Stelle geplant als auch deutlich zu kurz seien und so nur in einem strengen Regelbetrieb ihre Funktion erfüllen könnten (D.II.2.1.1.2., S. 57 f.). Betriebsstörungen betreffen bei der Bündelungslösung lediglich den jeweils betroffenen Verkehr und gingen nicht mit Störungen für die jeweils anderen Verkehre einher (D.III.2.2.1.1, S. 118).



Ebenso werden nach Ansicht der Einwenderinnen die Vorgaben des Ziels Nr. 4.1.7 – Stärkung des Fernverkehrs der Bahn durch Aus- und Neubau u.a. der Strecke Karlsruhe – Basel – nicht erreicht. Eine signifikante Verbesserung des Personenfernverkehrs sei durch die Antragstrasse wegen unzureichender Ausweich- und Überholmöglichkeiten nicht zu erreichen (D.II.2.1.1.2., S. 58). Interferenzen der Personenfernverkehrs mit dem Personennahverkehr seien bei der Bündelungslösung ausgeschlossen (D.III.2.2.1.1, S. 118 f.).

Zudem würden die Vorgaben des Ziels Nr. 4.1.16 – Einräumung eines Vorrangs der Verkehrsträger mit hoher Kapazität im Personen- und Gütertransport – nicht eingehalten. Die nach dem LEP 2002 gebotene Ausweitung der Angebote des Personennahverkehrs und dessen Erhöhung auf einen Viertelstundentakt lasse sich in Anbetracht der Nutzungskonkurrenz mit dem Personenfernverkehr trotz der Überholgleise auf der ABS nicht realisieren (D.II.2.1.1.2., S. 58 f.; D.III.2.2.1.1, S. 119).

Die landesplanerischen Grundsätze gäben einen bedarfsgerechten Ausbau des Personennahverkehrs im Rahmen eines integrierten Fahrplankonzepts vor. Die hohe Auslastung der Bestandsstrecke erfordere eine erhebliche Steigerung der Anzahl der Zugverbindungen zwischen Offenburg und Freiburg. Bedarfsgerecht wäre beispielsweise die Einrichtung einer S-Bahn-Verbindung, die während des Berufsverkehrs mindestens im 20 Minuten-Takt verkehre. Eine solche Streckenkapazität sei trotz der vorgesehenen Überholgleise nicht möglich, da die notwendigen Streckenkapazitäten zugleich durch den Personenfernverkehr belegt werden. Die von der Landesplanung geforderte Stärkung des Personennahverkehrs werde somit nicht angemessen berücksichtigt; eine angemessene Berücksichtigung erfolge lediglich durch die Bündelungslösung (D.II.2.2.2.2., S. 97 ff.; D.III.2.2.2.1.2, S. 135 f.).



Neben den vorstehend bereits ausgeführten Zielen und Grundsätzen der Raumordnung enthalte der LEP 2002 folgende weitere Festlegung zur Art und Weise der Kapazitätserweiterung:

- Grundsatz 4.1.2: *„Dem Ausbau vorhandener Verkehrswege ist Vorrang vor dem Neubau einzuräumen. Die Flächeninanspruchnahme ist gering zu halten, wertvolle Böden sind zu schonen und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiflächen ist zu vermeiden. Nicht vermeidbare Eingriffe in die Landschaft sind möglichst vor Ort auszugleichen, vorzugsweise durch Reduzierung versiegelter Flächen.“*

Bezüglich dieser Festlegung betonen die Einwenderinnen ausdrücklich, dass es sich lediglich um einen Grundsatz handelt, aus welchem sich weder in Bezug auf die Anzahl der neu zu errichtenden Gleise noch bezüglich der Frage des konkreten Trassenverlaufs eine zwingende landesplanerische Vorgabe ableiten lasse (D.I.2.2.1, S. 48).

b) Erwiderung

Sofern die Einwenderinnen mit ihren Darstellungen darauf abzielen, dass das Vorhaben gegen die Vorgaben / Festlegungen des LEP 2002 verstößt, sind die Einwendungen zurückzuweisen. Zunächst ist festzuhalten, dass die Einwenderinnen die Angaben aus dem LEP 2002 zutreffend wiedergegeben haben. Entgegen der Auffassung der Einwenderinnen wurden von der Vorhabenträgerin alle Ziele der Raumordnung beachtet und die Grundsätze der Raumordnung berücksichtigt. Die gesetzlichen Vorgaben des § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG werden mithin eingehalten.

Bezüglich des verkehrlichen Erfordernisses für das Vorhaben wird auf den Erläuterungsbericht des PfA 8.0 verwiesen (Unterlage 1, Kap. 1.1.2 ff. S. 11 ff.).



Gemäß LEP 2002 ist auf den Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe – Basel als wichtige Zulaufstrecke aus Deutschland zu den Schweizer Alpenübergängen hinzuwirken, um den Fernverkehr der Bahn zu verbessern. Ebenso ist der Fernverkehr nachdrücklich zu stärken. Es handelt sich hierbei jeweils um eine Zielfestlegung, sodass die Festlegungen zu beachten sind und nicht im Rahmen der Abwägung überwunden werden können.

Mit der Umsetzung des Vorhabens in der derzeit beantragten Form wird die Streckenleistungsfähigkeit der bestehenden Rheintalbahn erhöht und eine künftige flexiblere Betriebsführung sichergestellt. Mit dem Aus- und Neubau werden die in Zukunft steigenden Zugzahlen – auch in Verbindung mit der Erhöhung des internationalen Güterverkehrs – bewältigt. Darüber hinaus sorgt die Antragstrasse für eine qualitative Verbesserung des Streckenkorridors, da die Reisezeit zwischen Karlsruhe und Basel um ca. 30 Minuten reduziert wird. Ebenso besteht nach der Umsetzung des beantragten Vorhabens die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern (Unterlage 1, Kap. 1.1.3, S. 18). Aus den Ausführungen des Erläuterungsberichtes wird erkennbar, dass die Vorhabenträgerin die Ziele aus dem LEP 2002 beachtet und die Grundsätze hinreichend berücksichtigt hat und durch die Umsetzung des Vorhabens in der Form der Antragstrasse der Fernverkehr aber auch der Güterverkehr deutlich verbessert und gestärkt werden.

Die pauschale Behauptung, dass die Überholgleise auf der Rheintalbahn zu kurz bemessen seien und zudem an falscher Stelle errichtet werden sollen, wird ausdrücklich zurückgewiesen. Die Überholgleise liegen bereits im Ist-Zustand in dem auch weiterhin vorgesehenen Bereich und erfüllen in ihrer Lage und Anzahl die verkehrlichen Soll-Anforderungen und die Anforderungen entsprechend der betrieblichen Aufgabenstellung. Soweit die Einwenderinnen diese pauschale Behauptung für den gesamten Ausbau der Rheintalbahn in den Streckenabschnitten 7 und 8 treffen, ist diese ebenfalls zurückzuweisen. Es ist bereits nicht erkennbar, auf welche

Erkenntnisse die Einwenderinnen ihre Behauptung stützen. Im Streckenabschnitt 7 gibt es derzeit keine offengelegte Planung für einen Planfeststellungsabschnitt, im Streckenabschnitt 8 sind lediglich im Endzustand des PfA 8.0 vier Gleise an der ABS vorgesehen. Für die weiter südlichen Bereiche der ABS im Streckenabschnitt 8 gibt es hingegen ebenfalls noch keine offengelegte Planung. Insoweit ist bereits nicht erkennbar, auf welcher Basis die Einwenderinnen beurteilen möchten, dass die Überholgleise auf der gesamten ABS in einer räumlich unzutreffenden Lage sowie deutlich zu kurz geplant wurden. Auch aus diesem Grund ist die Einwendung zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin weist an dieser Stelle zudem darauf hin, dass das Anhörungsverfahren auf den ausgelegten Plan beschränkt ist (§ 73 VwVfG). Über den ausgelegten Plan hinausgehende Aspekte aus anderen Planfeststellungsabschnitten sind mithin nicht Gegenstand des Verfahrens, weshalb die Vorhabenträgerin entsprechende Ausführungen der Einwenderinnen zurückweist.

Die Einwenderinnen führen zutreffend aus, dass die Festlegungen im LEP 2002 keine konkrete Anzahl der Gleise und auch keinen konkreten Trassenverlauf enthalten. Dennoch bedarf insbesondere auch der – ebenfalls von den Einwenderinnen genannte – Grundsatz 4.1.2, nach welchem dem Ausbau der Vorrang vor dem Neubau einzuräumen ist, einer Berücksichtigung im Rahmen der Abwägung. Die Flächeninanspruchnahme ist insgesamt gering zu halten, wertvolle Böden sind zu schonen und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiflächen ist zu vermeiden (LEP 2002, Grundsatz 4.1.2). Diesen Anforderungen wird die Antrags-trasse gerecht, indem sie die bestehende Rheintalbahn für den Personenfernverkehr ertüchtigt und lediglich partiell um weitere Gleise erweitert und zugleich die erforderliche NBS in enger Bündelung mit der BAB 5 führt. Die Bündelungslösung führt hingegen zu einer deutlich größeren Zerschneidung der Landschaft, insbesondere da für die Personenfernverkehrsgleise aufgrund der höheren Entwurfsgeschwindigkeit andere



Trassierungsparameter erforderlich wären und mithin keine parallele Trassenführung möglich wäre. Die Antragstrasse mit der Kombination aus dem Ausbau der bestehenden Rheintalbahn und Neubau in Parallellage zur BAB 5 hält nicht nur die Vorgaben des LEP 2002 ein, sie setzt diese auch deutlich besser um als die von den Einwenderinnen vorgeschlagene Bündelungslösung. Ob die von den Einwenderinnen favorisierte Bündelungslösung im Ergebnis überhaupt die Vorgaben des LEP 2002 einhält, erscheint aus Sicht der Vorhabenträgerin zumindest fraglich, bedarf aber auch keiner weiteren Analyse, da die Antragstrasse nicht gegen die Vorgaben des LEP 2002 verstößt und die Bündelungslösung – wie bereits ausgeführt – nicht weiter zu verfolgen ist.

3. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben des Regionalplans Südlicher Oberrhein

a) Einwendungen

Raumplanerische Vorgaben ergeben sich nach dem Vortrag der Einwenderinnen auch aus den Festlegungen des Regionalplans Südlicher Oberrhein. Dieser enthalte folgende Festlegungen:

- Grundsatz 4.1.1: *„Das in der Raumnutzungskarte dargestellte regionalbedeutsame Schienennetz einschließlich der von der Region geforderten Neubaustrecke der Rheintalbahn soll sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr in seiner Leistungsfähigkeit durch bauliche und betriebliche Maßnahmen so weiterentwickelt werden, dass*
 - *alle für die Entwicklung der Region bedeutsamen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen erfüllt werden können,*



- *die Anbindung der Oberzentren Freiburg und Offenb[er]g an das innerdeutsche und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz langfristig sichergestellt und verbessert wird.“*

Sowohl die ABS als auch die NBS seien in der zugehörigen Raumnutzungskarte als Eisenbahnhauptstrecke ausgewiesen.

Neben dem Grundsatz der Raumordnung enthalte der Regionalplan die Vorschläge, u.a. folgende regionalbedeutsame Schienenprojekte in der Region umzusetzen:

- *Vorschlag 4.1.1.(2): „Rheintalbahn: Güterzugtunnel Offenburg“*
- *Vorschlag 4.1.1. (2): „Rheintalbahn: Neubau 3. Und 4. Gleis Offenburg – Riegel“*
- *Vorschlag 4.1.1. (2): „Rheintalbahn: Neubau 3. Und 4. Gleis Riegel – Malterdingen (autobahnparallel)“*
- *Vorschlag 4.1.1. (2): „Rheintalbahn: Aus-/Neubau 3. Und 4. Gleis Mengen – Auggen“*

Darüber hinaus enthalte der Regionalplan folgenden Grundsatz:

- *Grundsatz 4.1.0 (7): „Der Erhalt des Bestandsnetzes soll Priorität vor einem Ausbau der Verkehrswege haben. Beim Aus- und Neubau von Straßen und Schienenstrecken sollen*
 - *der flächensparende Ausbau Vorrang vor einem Neubau von Verkehrsstrassen,*
 - *die Trassenbündelung Vorrang vor der Anlage neuer Trassen haben, wenn es sich hierbei um die menschen und umweltfreundlichste Trasse handelt,*
 - *Möglichkeiten zum Aus- und Neubau des Fuß- und Radwegenetzes genutzt werden.“*



Die Einwenderinnen sind der Auffassung, dass auch den Festlegungen des Regionalplans die Forderung nach einer Verbesserung der schieneninfrastrukturellen Leistungsfähigkeit der Rheintalbahn zu entnehmen sei. Dabei gebe der Regionalplan insbesondere den autobahnparallelen Ausbau der Rheintalbahn als raumordnerischen Grundsatz für die Trassierungsentscheidung vor. Dass der Regionalplan lediglich den autobahnparallelen Neubau des 3. und 4. Gleises vorgibt, steht nach Ansicht der Einwenderinnen einem autobahnparallelen Ausbau mit mehr als 2 Gleisen nicht entgegen, da der Regionalplan lediglich einen Priorisierungsvorschlag unterbreite. Vielmehr sei gar davon auszugehen, dass die Regionalplanung den Bau weiterer Gleise an der BAB 5 befürworte (D.III.2.2.2.1.2, S. 137). Nach Auffassung der Einwenderinnen kann zudem nach dem Grundsatz 4.1.0 (7) der Bündelung mit der BAB 5 der Vorrang gegenüber der Anlage einer neuen Trasse zukommen, wenn es sich bei dieser Variante um die menschen- und umweltfreundlichste handeln sollte (siehe zum Ganzen D.I.2.2.2, S. 49 f.).

Die regionalplanerisch geforderte Weiterentwicklung des Personenverkehrs könne durch die Antragstrasse nicht bewältigt werden, da durch die Führung des Personennah- und Personenfernverkehrs auf der ABS keine hinreichenden Kapazitäten geschaffen werden, um beide Arten des Personenverkehrs entsprechend des bereits jetzt bestehenden hohen und zukünftig weiter steigenden Bedarfs weiterzuentwickeln (D.II.2.2.2.2., S. 98 f.).

Die Bündelung der NBS mit der BAB 5 stelle regionalplanerisch den Ausbau der BAB 5 dar, sodass die Bündelungslösung insgesamt auch den Ausbau der BAB 5 darstelle, die raumordnerisch im Vergleich zur Antragstrasse, welche einen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn darstelle, vorzuzugwürdig sei (D.III.2.2.2.1.2., S. 137).



b) Erwiderung

Sofern die Einwenderinnen darauf abstellen, dass die Vorhabenträgerin die sich aus dem Regionalplan Südlicher Oberrhein ergebenden Ziele und Grundsätze der Raumordnung nicht beachtet hat, so sind die Einwendungen zurückzuweisen.

Bezüglich des verkehrlichen Erfordernisses für das Vorhabens wird erneut auf den Erläuterungsbericht des PfA 8.0 verwiesen (Unterlage 1, Kap. 1.1.2 ff. S. 11 ff.).

Nach dem Regionalplan sind Personen- und Güterverkehr derart weiterzuentwickeln, dass die für die Entwicklung der Region bedeutsamen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen erfüllt werden können. Zudem ist die Anbindung der Oberzentren Freiburg und Offenburg an das innerdeutsche und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz langfristig sicherzustellen und zu verbessern. Diesem Grundsatz entspricht das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben der Vorhabenträgerin. Durch die Umsetzung der Antragstrasse wird die Streckenleistungsfähigkeit der bestehenden Rheintalbahn erhöht und eine künftige flexiblere Betriebsführung sichergestellt. Die künftig steigenden Verkehrszahlen werden durch die ABS/NBS bewältigt (Unterlage 1, Kap. 1.1.3, S. 18). Bezüglich der weiteren Verbesserungen, die durch die Antragstrasse eintreten, wird auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht des PfA 8.0 verwiesen (Unterlage 1, Kap. 1.1.3, S. 18).

Aus den Ausführungen des Erläuterungsberichtes wird auch im Hinblick auf den Regionalplan deutlich, dass die Vorhabenträgerin die Vorgaben aus dem Regionalplan hinreichend berücksichtigt hat und durch die Antragstrasse u.a. die Entwicklung der für die Region bedeutsamen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen erfüllt werden können.

Die Einwenderinnen haben zutreffend dargelegt, dass im Regionalplan auch Vorschläge bezüglich der Umsetzung der Rheintalbahn enthalten



sind. So wird unter anderem der autobahnparallele Neubau des 3. und 4. Gleises von Offenburg bis Riegel vorgeschlagen. Festzuhalten ist zunächst, dass es sich vorliegend nicht um Ziele oder Grundsätze der Raumordnung handelt, sondern (lediglich) um Vorschläge, sodass die Beachtungspflicht bzw. Berücksichtigungspflicht des § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG nicht greifen.

Gleichwohl entspricht der Vorschlag des autobahnparallelen Neubaus des 3. und 4. Gleises vollumfänglich der Antragstrasse, sodass auch diesbezüglich kein Widerspruch zu den Vorgaben des Regionalplans Südlicher Oberrhein zu erkennen ist. Die Behauptung der Einwenderinnen, der Regionalplan gebe den autobahnparallelen Ausbau der Rheintalbahn als raumordnerischen Grundsatz für die im Rahmen der Planfeststellung vorzunehmende Trassierungsentscheidung vor, findet jedoch keine Stütze in den Angaben des Regionalplans. Wie bereits ausgeführt, handelt es sich bei der Festlegung lediglich um einen Vorschlag und somit nicht um einen Grundsatz der Raumordnung. Die Vorschläge aus dem Regionalplan enthalten insbesondere keine Vorgabe dahingehend, dass vom Ausbau der bestehenden Rheintalbahn zugunsten einer reinen Autobahnparallelen abzurücken sei. Dass im Zuge des Regionalplans eine dahingehende Variantenuntersuchung vorgenommen wurde, ist nicht erkennbar, sodass die Interpretation der Einwenderinnen – es wurde ein Grundsatz der Raumordnung dahingehend festgelegt, dass eine Trassenführung parallel zur Autobahn vorgegeben ist – deutlich überschießend ist.

Sollte der Regionalplan Südlicher Oberrhein überhaupt eine entsprechende Festlegung zur Trassenführung treffen, wäre diese dahingehend, dass lediglich ein 3. und 4. Gleis autobahnparallel zu errichten sind; weitere Gleise sind hingegen für die NBS nicht vorzusehen. Der pauschalen Behauptung der Einwenderinnen, die Ausführungen im Regionalplan seien dahingehend zu verstehen, dass die Regionalplanung weitere Gleise an der BAB 5 befürworte, fehlt es jedenfalls an einer substantiellen Grundlage.



Darüber hinaus mag die Argumentation der Einwenderinnen, eine Bündelung mit der BAB 5 könnte vorzugswürdig gegenüber der Anlage einer neuen Trasse ohne Bündelung mit einem bereits vorhandenen Verkehrsweg zukommen, wenn es sich hierbei um die menschen- und umweltfreundlichste Trasse handelt, grundsätzlich vertretbar sein. Die Einwenderinnen verkennen hierbei aber scheinbar, dass die einzige NBS des Vorhabens bereits in Parallellage und damit in enger Bündelung zur BAB 5 geführt wird und eine weitere, mitten in der Landschaft liegende NBS ohnehin nicht geplant ist. Die Planung der Vorhabenträgerin berücksichtigt den Grundsatz der Raumordnung im Hinblick auf den flächensparenden Ausbau dahingehend, dass die bestehenden Rheintalbahn ertüchtigt und teilweise zur Entmischung der Verkehre baulich erweitert wird. Die Antragstrasse trägt dem Grundsatz des flächensparenden Streckenausbaus deutlich mehr Rechnung als die von den Einwenderinnen vorgeschlagene drei- bzw. viergleisige NBS an der BAB 5, da die von den Einwenderinnen vorgeschlagene Bündelungslösung aufgrund betrieblicher Erfordernisse mindestens drei anstatt der derzeit geplanten zwei Gleise parallel zur BAB 5 erfordert und zugleich die bestehende Rheintalbahn weiterhin genutzt werden soll. Der Vorschlag der Einwenderinnen hat mithin einen deutlich größeren Flächenumgriff zur Folge und ist deshalb abzulehnen. Als Grundsatz der Raumordnung hat der flächensparende Ausbau des Bestandsnetzes Vorrang vor Neubauvorhaben. Dieser Vorgabe trägt die Antragstrasse Rechnung, die von den Einwenderinnen vorgeschlagene Bündelungslösung, die ohnehin auf ein anderes Projekt hinausläuft, hingegen nicht.

Ergänzend weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die seitens der Einwenderinnen vorgeschlagene Bündelungslösung im Vergleich zur Antragstrasse auch nicht die umweltfreundlichere Variante darstellt (siehe auch A.VIII.2). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Antragstrasse im Einklang mit den Vorgaben des Regionalplans Südlicher Oberrhein steht, die



von den Einwenderinnen vorgeschlagene Bündelungslösung steht hingegen aus Sicht der Vorhabenträgerin im Widerspruch zu den Grundsätzen der Raumordnung, wonach dem Ausbau des Bestandsnetzes Vorrang gegenüber dem Neubau von Trassen einzuräumen ist. Aus diesem Grund sind die Einwendungen bezüglich des Regionalplans Südlicher Oberrhein zurückzuweisen.

IV. Weitere Anforderungen an das Vorhaben

1. Anforderungen an moderne Schienenverkehrswege und Vorgaben des Klimaschutzgesetzes

a) Einwendungen

Die Einwenderinnen führen aus, dass es zukünftig auch aus Gründen des Klimaschutzes einer Verstärkung des Personennahverkehrs durch Erhöhung der Zugtaktung auf einen Viertelstundentakt bedarf. Im Hinblick auf die von ihnen geforderte Bündelungslösung sei festzuhalten, dass diese die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes deutlich besser erfülle und somit als vorzugswürdig einzustufen sei. Die Einwenderinnen verweisen dabei auch auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (Az. 1 BvR 2656/18, 1 BvR 78/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 288/20), nach der die in § 1 Satz 3 KSG genannte Temperaturschwelle als verfassungsrechtlich maßgebliche Konkretisierung des Grundgesetzes anzusehen ist. Die betrieblichen Anforderungen an moderne Schienenwege seien insbesondere die Entmischung der langsamen von den schnellen Verkehren und betriebliche Flexibilität durch Überleitverbindungen zwischen den Gleisen. Diese Anforderungen würden durch die Bündelungslösung deutlich besser erfüllt als durch die Antragstrasse. Vier auf einer längeren Strecke parallel geführte Gleise könnten mehr Zugverkehr



bewältigen als eine zweigleisige Neubaustrecke. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Personennahverkehr bei der Bündelungslösung weiterhin auf der Rheintalbahn verbleibe und somit getrennt vom Personenfern- und Güterverkehr betrieben werde. Doch selbst bei Außerachtlassung der Vorteile der Bündelungslösung sei festzuhalten, dass die vorgelegte Planung nicht die Leistungsfähigkeit besitze, um die Aufgabe als internationale Güterverkehrsstrecke zu erfüllen und zugleich die Einhaltung der Anforderungen an einen modernen Personenverkehr sicherzustellen.

Darüber hinaus habe die Vorhabenträgerin die Länge der Überholstrecken nicht hinreichend bemessen. Als Begründung führen die Einwenderinnen an, dass für den Personennahverkehr ein geringer Takt als der Viertelstundentakt zugrunde gelegt wurde und zudem durch die Vorhabenträgerin nicht gewährleistet werden kann, dass kein Güterverkehr auf der NBS verkehren wird. Die Einwenderinnen gelangen daher zu dem Fazit, dass die Antragstrasse der Bündelungslösung leistungsmäßig insgesamt nicht nur unterlegen sei, sondern dass die Antragstrasse überhaupt nicht geeignet sei, den realistisch zu erwartenden Verkehrsbedarf abzudecken (vgl. zum Ganzen D.II.1., S. 52 ff.; D.III.2.2.2.3.1, S. 141).

b) Erwiderung

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Wie bereits ausgeführt, besteht durch die Antragstrasse die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern und die Nahverkehrskonzepte der Siedlungsschwerpunkte weiterzuentwickeln (Unterlage 1, Kap. 1.1.3, S. 19). Worauf die Einwenderinnen konkret ihre Annahme stützen, dass die Antragstrasse leistungsmäßig nicht geeignet sei, lässt sich aus der Einwendung nicht erkennen. Der Vortrag der Einwenderinnen erschöpft sich insbesondere darin, die aus ihrer Sicht gegebene Vorzugswürdigkeit der Bündelungslösung hervorzuheben. Dass die Antragstrasse ungeeignet ist, die



zukünftigen Verkehre abzudecken und auch die Länge der Überholgleise viel zu kurz bemessen sei, ist nicht substantiiert vorgetragen. Sofern die Einwenderinnen ihre Auffassung daraus ableiten, dass die Vorhabenträgerin in ihrer Prognose einen geringeren als den Viertelstundentakt zugrunde gelegt hat, ist darauf hinzuweisen, dass die Prognose dazu dient, die künftigen Auswirkungen des Vorhabens zu ermitteln und darzulegen. Die Vorhabenträgerin hat bei ihrer Prognose ein realistisches Verkehrsszenario für den Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt. Das Betriebsprogramm zielt dabei nicht auf eine Vollausslastung ab, sondern auf eine für den Prognosehorizont voraussehbare Verkehrsbelastung. Dass die Strecke darüberhinausgehende Verkehre nicht bewältigen kann, dafür ist nichts ersichtlich. Darüber hinaus ist auch nicht erkennbar, dass das Vorhaben gegen die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes verstößt.

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Folglich ist der Belang des Klimas in der Abwägung mit dem ihm zukommenden Gewicht zu berücksichtigen. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist auch nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen. Ein Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen lässt sich hingegen weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten (BVerwG, U. v. 04.05.2022, 9 A 7.21, juris Ls. 6).

Nach § 1 Satz 1 KSG ist Zweck dieses Gesetzes, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Nach § 1 Satz 3 KSG bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen die Grundlage, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist,



um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten, sowie das Bekenntnis der Bundesrepublik Deutschland auf dem Klimagipfel der Vereinten Nationen am 23.11.2019 in New York, Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen. Zur Erfüllung dieses Zwecks wird in § 3 Abs. 1 KSG als Ziel die schrittweise Minderung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 benannt. Bis zum Zieljahr 2030 gilt eine Minderungsquote von mindestens 55 Prozent. Gemäß § 3 KSG (nationale Klimaschutzziele) werden die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mind. 65 % und bis 2040 um mind. 88 % gemindert. Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.

Die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor entstehen fast ausschließlich in Form von CO₂ und hängen stark von der Antriebsart, der Form und dem Gewicht der Fahrzeuge ab. Der Verkehr ist in Deutschland mit einem Anteil von rund 21 Prozent am Gesamt-Kohlendioxidausstoß beteiligt³. Im Verkehrssektor resultieren dabei 98 Prozent der Treibhausgas-Emissionen mit 140,6 Mt CO₂ aus dem Straßenverkehr (vgl. Klimaschutzbericht der Bundesregierung 2021, S. 15). Auf den Schienenverkehr entfällt dabei weniger als ein Prozent⁴.

Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung der Schienenverkehre deutlich unter der des Individual- oder Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs. Im Personenfernverkehr z.B. beträgt die Klimawirkung der Schiene weniger als ein Viertel im Vergleich zu Flugzeug und Pkw. (vgl. Umweltbundesamt 2020:

³ Diese Zahlen gelten für 2018, Verkehr (162 Mio t) und D (755 Mio t) aus „Verkehr in Zahlen 2020/2021“, BMVI.

⁴ DB Eisenbahn in Deutschland hatte 2018 einen Anteil von rd. 0,4 % (3,2 Mio t CO₂e).



Ökologische Bewertung von Verkehrsarten – Abschlussbericht. Texte 156/2020, S. 122f und S. 128).

Die Bundesregierung legt gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 KSG in ihrem Klimaschutzprogramm fest, welche Maßnahmen sie zur Erreichung der oben genannten nationalen Klimaschutzziele in den einzelnen Sektoren ergreifen wird. Das Klimaschutzprogramm für den Verkehrssektor beinhaltet hierfür als eines der Maßnahmenbündel die CO₂e-Minderung durch die Verlagerung von Verkehr auf den klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck sowohl bezogen auf den Schienenpersonenverkehr als auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs deutlich zu stärken ist (vgl. Ziffer 3.4.3.1, 3.4.3.2, 3.4.3.6). Zusätzlich kann die Dekarbonisierung durch die Elektrifizierung weiterer Schienenstrecken weiter vorangetrieben werden.

Auf dieser Grundlage investieren der Bund und die Deutsche Bahn erheblich in die Erneuerung und den Ausbau des Schienennetzes. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur weiter erhöht. Durch die Einführung von digitaler Leit- und Sicherungstechnik auf zentralen Achsen und die Digitalisierung von Stellwerken wird die Kapazität deutlich gesteigert. Engpasskorridore im Schienennetz an neuralgischen Punkten werden ausgebaut, und damit die infrastrukturelle Grundlage zur Realisierung des Deutschlandtaktes gelegt. Zudem soll das elektrifizierte Netz erweitert und verdichtet werden. Mit diesen Maßnahmen wird die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs für die Nutzer gesteigert (S. 66 des Klimaschutzprogramms). Auch der Schienengüterverkehr wird von der Modernisierung und Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz deutlich profitieren. Gütertransport auf der Schiene wird dadurch schneller und attraktiver (S. 74 des Klimaprogramms).

Mit dem ersten Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905) wurde die Klimaschutzzielstellung erhöht. Die Minderungsziele wurden in § 3 KSG gegenüber der Fassung von



2019 nochmals ambitioniert fortgeschrieben. Als Zielgröße für den Sektor Verkehr ist nunmehr eine Reduktion auf 85 Mio. t/CO₂e im Jahr 2030 normiert. Dies entspricht einer Reduktion von rund 48 Prozent gegenüber 1990.

Insoweit ergibt sich die Notwendigkeit, die bereits ergriffenen Maßnahmen zu verstärken und ggf. weitere Maßnahmen zu ergreifen.

Die die aktuelle Bundesregierung tragenden Parteien haben in ihrem Koalitionsvertrag die Zielstellungen bekräftigt und ein Klimaschutzsofortprogramm angekündigt.

Wie aufgezeigt stellt die Verlagerung von Verkehren u.a. von der Straße auf die Schiene einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt.

Durch das vorliegende Vorhaben wird für dieses Ziel (Verlagerung der Verkehre auf die Schiene) ein weiterer Beitrag geleistet, indem die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die in Zukunft steigenden Zugzahlen dieses Verkehrskorridors zu bewältigen. Darüber hinaus wird durch das Vorhaben die Attraktivität der Verbindung von Karlsruhe nach Basel durch Verkürzung der Reisezeit um ca. 30 Minuten deutlich gesteigert. Ebenso ermöglicht der viergleisige Ausbau in Form der Antragstrasse die Verbesserung der Nahverkehrsangebote, wodurch ein Anreiz vom Wechsel von der Straße auf die Schiene geschaffen wird und der aufgrund der Erschöpfung des Bestandsnetztes identifizierte Engpass beseitigt wird (vgl. Unterlage 1, Kap. 1.1.3, S. 18 f.).

Der Vorwurf, die Vorhabenträgerin habe die Länge der Überholbereiche deutlich zu gering bemessen, wird ebenfalls zurückgewiesen. Es ist weder ersichtlich noch geht aus den Einwendungen hervor, dass die Überholgleise nicht richtig bemessen wären. Die Antragstrasse ist derart konzipiert, dass die Eingriffe in Flächen Dritter und in den sensiblen



Kreuzungsbereich mit der Alten Elz mit den dortigen Auwaldbeständen nördlich des Bahnhofs Riegel minimal ist und auch im südlichen Bahnhofskopf die Lage der Gleisanlagen nahezu beibehalten werden kann. Gleichzeitig erfüllt die Anlage dabei die betrieblichen Erfordernisse entsprechend der betrieblichen Aufgabenstellung. Dabei sind die Anlagen so leistungsfähig, dass auch die Abwicklung weiterer heute nicht zu prognostizierender Verkehre abgewickelt werden könnten. Bezüglich der Verlagerung des Güterverkehrs auf die NBS wird auf die Ausführungen unter A.V verwiesen.

2. Fachplanerische Abwägung

a) Einwendungen

Die Antragstrasse bringe die betroffenen privaten und öffentlichen Belange weder insgesamt noch im Hinblick auf den PfA 8.0 in den nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG geforderten gerechten Ausgleich. Dies gelte für die Bildung einzelner Planfeststellungsabschnitte und die Bildung des PfA 8.0 im Speziellen. Zudem seien zahlreiche Belange wie abwägungsrelevante Planvorgaben, eisenbahntechnische bzw. verkehrsfunktionale Aspekte, die Möglichkeit der Erweiterung des ÖPNV, die Kosten sowie die Umweltbelange nur unzureichend gewürdigt worden (D.II.2.2, S. 91).

Der Belang ÖPNV sei als zentrales Instrument zur Verwirklichung der Verkehrswende verfassungsrechtlich aufgeladen und daher auch mit einem deutlich höheren Gewicht in die Abwägung einzustellen (D.II.2.2.4.1, S. 105).

Durch die gemeinsame Abwicklung des Personenverkehrs auf der ABS entstehe lediglich eine begrenzte Kapazität für die Erhöhung der Taktzahl im ÖPNV und die Schaffung zusätzlicher Verbindungen zwischen Offenburg und Freiburg. Die dringend gebotene Erweiterung des ÖPNV werde



durch die Antragstrasse faktisch unmöglich. Eine Rechtfertigung dafür lasse sich nicht erkennen (D.II.2.2.4.2, S. 106; D.III.2.2.2.3.2, S. 141).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat in ihren Planungen die Vorgaben des in § 18 Abs 1 Satz 2 AEG normierten Abwägungsgebots hinreichend beachtet. Wie im Erläuterungsbericht dargelegt, wurde das Abwägungsgebot auch bei der Prüfung der Empfehlungen des Projektbeirats beachtet (Unterlage 1, Kap. 3.3, S. 65). Die Vorhabenträgerin hat eine ausgewogene Planung vorgelegt und alle berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit bei der Planung berücksichtigt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verlangt das Abwägungsgebot, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot allerdings nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (stRspr, vgl. BVerwG, U. v. 07.10.2021, 4 A 9.19 Rn. 47 m.w.N.).

Den vorstehend ausgeführten Rahmen der Rechtsprechung hat die Vorhabenträgerin berücksichtigt und diesen wird auch die Planfeststellungsbehörde zugrunde legen. Vor diesem Hintergrund ist das Ergebnis der Trassenwahl sowie die Ausgestaltung des Vorhabens in der beantragten Form nicht zu beanstanden. Dass die Einwenderinnen unter Umständen eine andere Gewichtung lieber gewesen wäre, führt im Ergebnis nicht



dazu, dass die Vorhabenträgerin – wie von den Einwenderinnen behauptet – das Abwägungsgebot missachtet hat.

Auch die pauschale Behauptung der Einwenderinnen, der ÖPNV sei mit einem höheren Gewicht in die Abwägung einzustellen und die Antragsstrasse böte perspektivisch keine ausreichenden Kapazitäten für den ÖPNV, wird zurückgewiesen. Durch die Umsetzung des Vorhabens werden die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Fern- und Güterverkehre sichergestellt und die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen ermöglicht (Unterlage 1, Kap. 1.3, S. 18). Die Behauptung, eine Stärkung des ÖPNV wird durch die Umsetzung der Antragstrasse unmöglich, ist aus Sicht der Vorhabenträgerin unzutreffend und wird zurückgewiesen. Eine Kapazitätserhöhung und damit die Stärkung und Qualitätssteigerung für den ÖPNV erfolgt durch die Antragsstrasse konkret dadurch, dass der Güterverkehr von der Rheintalbahn auf die Neubaustrecke verlagert wird und damit zusätzliche Kapazitäten auf der Rheintalbahn geschaffen werden sowie der ÖPNV zwischen Kenzingen und Orschweier eigene Gleise erhält.

3. Einschränkung während der Bauphase

a) Einwendungen

Die Umsetzung der Antragstrasse führe zu mehrjährigen Einschränkungen des ÖPNV zwischen Offenburg und Freiburg. Für den Nahverkehr kämen in der zweiten Ausbaustufe nach den Planunterlagen zwei Szenarien in Betracht: (1) die Aufrechterhaltung des Betriebs unter Nutzung von Sperrpausen und zeitweiser Sperrung einzelner Richtungsgleise oder (2) die Teilspernung beider Rheintalbahngleise zur Erleichterung der Ertüchtigung des Bestands. Im Falle des ersten Szenarios müsse das Angebot im ÖPNV auf der Schiene ausgedünnt werden, ggf. könne ein



Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Das zweite Szenario würde dazu führen, dass der Personennahverkehr zwischen den Bahnhöfen Kenzingen und Riegel/Malterdingen über das Provisorium und die Verbindungsspange Süd umgeleitet werden müsste oder Schienenersatzverkehr einzurichten wäre. Beide Szenarien führten zu mehrjährigen Einschränkungen des Personennahverkehrs. Ein Schienenersatzverkehr durch Busverbindungen mache die Nutzung des ÖPNV während der Bauphase durch den sehr wahrscheinlichen Zeitverlust einer Busverbindung unattraktiv. Dadurch werde die anzustrebende Verkehrswende geradezu konterkariert. Diesem Umstand trage die Antragstrasse nicht hinreichend Rechnung (D.II.2.2.4.3, S. 106 f.; D.III.2.2.2.3.3, S. 142; D.IV.3.2, S. 150 ff.).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Es ist zwar zuzugeben, dass es während der Bauphasen hin und wieder zu Einschränkungen kommen kann. Dies ist einem Ausbau des Bestandsnetzes immanent, führt in der Gesamtbetrachtung jedoch nicht dazu, dass die von den Einwenderinnen präferierte Bündelungslösung vorzugswürdig wäre. Es ist im Rahmen des Bauablaufs nicht auszuschließen, dass es entweder vereinzelt zu Gleissperrungen kommen wird oder ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden muss. Ergänzend weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass auch bei der Bündelungslösung bauliche Eingriffe an der Rheintalbahn erforderlich werden. Denn auch wenn bei der Bündelungslösung nach Auffassung der Einwenderinnen kein baulicher Eingriff an der Rheintalbahn erfolgen soll, so wären auch bei Umsetzung der Bündelungslösung diverse Maßnahmen zur Instandhaltung und Erneuerung der Rheintalbahn erforderlich. Auch bei diesen Maßnahmen sind Sperrungen etc. nicht auszuschließen. Gleichwohl führen auch diese Maßnahmen nicht dazu, dass die angestrebte Verkehrswende konterkariert wird. Vielmehr dienen alle Maßnahmen dazu, langfristig zur Verkehrswende beizutragen und



langfristig ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene sicherzustellen. Durch die Umsetzung des Vorhabens wird der ÖPNV auf lange Sicht attraktiver.

4. Bau des Provisoriums und Rückbau bzw. Rückbauverpflichtung

a) Einwendungen

Die Vorhabenträgerin plane den Bau eines Provisoriums, um die NBS im Streckenabschnitt 8 auch ohne Fertigstellung der NBS im Streckenabschnitt 7 in Betrieb nehmen zu können. Das Provisorium habe eine Länge von ca. 2 km und werde mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h befahren.

Die Planunterlagen enthielten keine Ausführungen, wie der unverzügliche Rückbau sowie die Beseitigung der Folgen des Provisoriums rechtlich durchsetzbar abgesichert werden soll. Eine Rückbauverpflichtung und die Verpflichtung zur umfassenden Folgenbeseitigung sei in den verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses aufzunehmen (B.II.1.4, S. 17).

b) Erwiderung

Entsprechend den Ausführungen im Erläuterungsbericht Kapitel 2.4.2 wird das Provisorium nach Entfall dessen betrieblichen Erfordernisses zurückgebaut. Dies ist ebenfalls Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen des PfA 8.0 und somit des hiesigen Verfahrens. Die mit dem Rückbau des Provisoriums einhergehenden Auswirkungen sind in den Umweltunterlagen als Teil des Vorhabens PfA 8.0 betrachtet (siehe u.a. Unterlage 14, UVS, Kapitel 2, Unterlage 13, LBP Kapitel 4). Hinsichtlich der derzeit teilweise nicht bewertbaren Umweltauswirkungen des vorgesehenen Rückbaus wird ein Entscheidungsvorbehalt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen sein. Soweit die



Umweltauswirkungen des Rückbaus derzeit bereits bewertbar sind (UVS, Unterlage 14, Kapitel 2), sind diese sowie ggf. erforderliche Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen, CEF- und FCS-Maßnahmen, Schadensbegrenzungsmaßnahmen und Kohärenzsicherungsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen im LBP (Unterlage 13, Kapitel 4) dargestellt.

Bezüglich der benötigten Dauer des Provisoriums wird im Erläuterungsbericht – ebenfalls Kapitel 2.4.2 – Folgendes ausgeführt:

"Die Inbetriebnahme der NBS im StA 8 ist derzeit im Jahr 2031 geplant, die Inbetriebnahme der NBS im StA 7 im Jahr 2035. Unmittelbar anschließend ist vorgesehen, den vorgenannten Bereich der Rheintalbahn auszubauen. Das Provisorium wird nach der derzeitigen Terminplanung daher etwa fünf bis sechs Jahre (2031 bis 2037) betrieben werden. Die konkrete Nutzungsdauer hängt von dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der NBS der StA 8 und 7 sowie dem Ausbau der Rheintalbahn zwischen Rtb/ABS-km 182,55 (vollständig ab Rtb/ABS-km 182,75) und Rtb/ABS-km 184,75 ab."

Damit ist die Rückbauverpflichtung in den Planfeststellungsunterlagen zeitlich und inhaltlich hinreichend konkretisiert. Der Zeitpunkt für das Eintreten der Rückbauverpflichtung ist bestimmbar und damit konkret. § 37 Abs. 1 VwVfG verlangt, dass der Adressat eines Verwaltungsaktes in die Lage versetzt wird, zu erkennen, was von ihm gefordert wird; zudem muss der Verwaltungsakt geeignete Grundlage für Maßnahmen zu einer zwangsweisen Durchsetzung sein können (BVerwG, B. v. 24.06.2022, 10 B 16.21, juris Rn. 4). Die Rückbauverpflichtung greift, sobald die im Erläuterungsbericht beschriebenen Voraussetzungen vorliegen. Eines zusätzlichen Antrags bedarf es aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht. Der vorstehend beschriebene Entscheidungsvorbehalt nach § 74 Abs. 3 VwVfG bezieht sich lediglich auf derzeit noch nicht vorhersehbare Kompensationsanforderungen, die sich aus dem Rückbau des Provisoriums ergeben.



5. Kernforderungen

a) Einwendungen

Aufgrund der Vorbehalte gegen die Anfang der 2000er-Jahre bekannt gewordenen Planungen der Vorhabenträgerin sei zur Überwindung des Planungsstillstands ein Projektbeirat mit drei Arbeitsgruppen als verfahrensbegleitendes Forum für eine konstruktive Beteiligung eingerichtet worden. Teilnehmer des Projektbeirats seien gewesen: die Vorhabenträgerin, die IG Bohr als Zusammenschluss der ober- und hochrheinischen Bürgerinitiativen, Regionalverbände, das Land Baden-Württemberg und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Landräte als Vorsitzende der regionalen Arbeitsgruppen, im Übrigen bei Bedarf Landräte betroffener Landkreise, Bürgermeister betroffener Gemeinden und Vertreter örtlicher Bürgerinitiativen. Ziel des Projektbeirats sei gewesen, eine konsensfähige Verbesserung der Vorhabenplanung zu erzielen. In einem mehrjährigen Prozess sei die ursprüngliche Antragstasse auf Grundlage von sechs Kernforderungen weiterentwickelt worden (D.I.2.1.1.2.1, S. 34 f.).

Für den PfA 8.0 seien die Kernforderungen 1 und 2 von Bedeutung. Die Kernforderungen bestanden ursprünglich aus den folgenden Inhalten:

- Kernforderung 1: Ein einröhriger Güterzugtunnel durch Offenburg
- Kernforderung 2: Eine A5-parallele zweigleisige Güterzugtrasse von Offenburg bis Riegel (Variante 1a)

Bei der Variante 1a handele es sich um die durch das Ingenieurbüro Seibert untersuchte Trassenvariante 1a mit ihrem Verlauf östlich neben der A5, welche mit einer Ertüchtigung der Altstrecke auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h einhergehe.

Der Projektbeirat habe in seiner Sitzung vom 26.06.2015 dann folgende Beschlüsse zu den Kernforderungen 1 und 2 gefasst:



- Kernforderung 1:
 - *„Der Projektbeirat bittet den Deutschen Bundestag einen Beschluss zu fassen, mit dem die Mehrkosten für einen Tunnel in Offenburg, wie sie der Projektbeirat auf seiner 9. Sitzung beschlossen hat, vollständig vom Bund getragen werden (Mehrkosten inklusive Planungskosten ca. 1,180 Mrd. EUR).*
 - *Der Projektbeirat fordert alle Verantwortlichen, insbesondere die DB und Behörden auf, alles zu unternehmen, um eine Fertigstellung und Inbetriebnahme des Tunnels Offenburg möglichst frühzeitig sicherzustellen.“*
- Kernforderung 2:
 - *„Der Projektbeirat spricht sich für die Realisierung der Kernforderung 2 als zweigleisige, autobahnparallele Güterzugtrasse östlich der BAB 5 mit dem Schutzniveau VI der Matrix aus. Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung (Straßen- und Schienenverkehr) durch den Schienenverkehr vermieden wird. Einen über das rechtlich erforderliche Maß hinausgehenden Lärmschutz erhalten auch die Ortslagen an der bestehenden Rheintalbahn, für die aufgrund des Neubaus der Autobahnparallele kein Rechtsanspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen besteht und für die keine Schallschutzwände im Zuge der Lärmsanierung errichtet werden. Bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sind sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, insbesondere die Eingriffe in den Naturhaushalt, die Flächeninanspruchnahme, die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner im Rahmen des Budgets zu minimieren.*
 - *Die anhängigen Planfeststellungsverfahren zwischen Offenburg und Offenburg und Riegel werden nach Vorliegen der*



Finanzierungsbeschlüsse des Bundes- und des Landtags eingestellt. Der Bund beauftragt nach den Finanzierungsentscheidungen des Bundes- und des Landtages die Deutsche Bahn, die Planung für die 2-gleisige Güterverkehrsstrasse entlang der BAB 5 zwischen Offenburg und Riegel unverzüglich aufzunehmen, damit die Deutsche Bahn zügig die entsprechenden Planfeststellungsunterlagen vorlegen kann.

- *Der Projektbeirat begrüßt, wenn im neuen Bundesverkehrswegeplan die Güterumfahrung zwischen Offenburg und Riegel als Projektziel festgeschrieben werden würde.*
- *Die für diese Lösung veranschlagten baulichen Mehrkosten betragen 479 Mio. € (ohne Vorsorge für ggf. weitere naturschutzrechtlich notwendige Maßnahmen).*
- *Ein von DB AG, Land und Region bestimmter Sachverständiger soll die DB AG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens begleiten und Wege zur Genehmigungsfähigkeit dieser Variante insbesondere zu naturschutzfachlichen Vermeidungsmaßnahmen ggf. unter Beteiligung der EU-Kommission aufzuzeigen.*
- *Auf dieser Basis streben Bund und Land an, die Mehrkosten (Dispens bezüglich Planungskostenbeteiligung: Bund vertritt Standpunkt Bau und Planungskosten in Höhe von 565 Mio. €, Land vertritt Standpunkt nur Baukosten in Höhe von 479 Mio. €) hälftig zu teilen. Der Projektbeirat bittet die parlamentarischen Gremien von Bund und Land die hierfür erforderlichen Beschlüsse zu fassen.“ (Siehe zu den Kernforderungen D.I.2.1.1.2.2, S. 35 ff.).*

Die Vorhabenträgerin habe sich die Umsetzung der Kernforderungen als Planungsziel gesetzt. Dies gelte auch für die Kernforderung 2, die anders als im Bundestagsbeschluss angegeben im Rahmen des Projektbeirats lediglich eine Erhöhung auf maximal 230 km/h vorsah. Mit der selbst



vorgegebenen Ausrichtung der Vorhabenplanung auf die Verwirklichung der Kernforderungen habe die Vorhabenträgerin einen Maßstab gesetzt, anhand dem die Antragstrasse zu bewerten sei (D.I.2.1.1.2.4, S. 41).

b) Erwiderung

Die wörtlichen Zitate aus dem Protokoll des Projektbeirats vom 26.06.2015 werden von den Einwenderinnen zutreffend wiedergegeben. Ergänzend weist die Vorhabenträgerin aber auf Folgendes hin:

Die Empfehlungen zu den Kernforderungen waren das Ergebnis eines verfahrensbegleitenden Gremiums, des sogenannten Projektbeirats. Welche Wirkungen die im Projektbeirat getroffenen Entscheidungen für die Planfeststellungsverfahren haben, dazu hat sich das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 12.04.2018 (Az.: 3 A 10.15) positioniert. *„Der Projektbeirat erarbeitet seine Empfehlungen in einem gesetzlich nicht geregelt, informellen Verfahren getrennt und unabhängig von der Planfeststellung. Der rechtsstaatliche Grundsatz fairer Verfahrensgestaltung verpflichtet die Planfeststellungsbehörde dazu, ihm gegenüber Distanz und Neutralität zu bewahren und die "Entscheidungsebenen" getrennt zu halten. Nur auf diese Weise kann eine ergebnisoffene, allen betroffenen Belangen gegenüber unvoreingenommene Ausübung der planerischen Gestaltungsfreiheit sichergestellt werden (stRspr, BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 - 9 A 8.10 - BVerwGE 139, 150 Rn. 24 f. m.w.N.). Das schließt es nicht aus, dass die Planfeststellungsbehörde Empfehlungen des Projektbeirats aufgreift; doch kann ihr nicht als fehlerhaft vorgehalten werden, dies unterlassen zu haben.“* (BVerwG, U. v. 12.04.2018, 3 A 10.15, juris Rn. 77)

Eine unmittelbare Bindungswirkung entfalten die Beschlüsse des Projektbeirats mithin nicht; weder die Vorhabenträgerin noch das EBA als Planfeststellungsbehörde sind befugt, ohne weitere Prüfung die in den



Projektbeiratssitzungen entwickelten Kernforderungen für das Vorhaben zu übernehmen.

Die Kernforderungen waren dann Grundlage von Finanzierungszusagen durch Beschlüsse des Deutschen Bundestags und des Landtags Baden-Württemberg (siehe dazu auch unter A.IV.6). Die zusätzlichen Gelder, welche durch die den Kernforderungen entsprechenden Schutzmaßnahmen entstehen, werden aufgrund der Finanzierungszusagen anteilig von Bund und Land getragen.

Nach Abschluss des Projektbeirats, an dessen Ende die Beschlüsse zu den Kernforderungen gefasst wurden, hat die Vorhabenträgerin im weiteren Planungsverlauf die Empfehlungen zu den Kernforderungen aufgegriffen und eigenständig auf technische und rechtliche Machbarkeit geprüft. Dies entspricht auch den Vorgaben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Das Ergebnis der Prüfung durch die Vorhabenträgerin ist eine den Kernforderungen und den parlamentarischen Finanzierungszusagen entsprechende Planung (Unterlage 1, Kap. 1.1.2, S. 12).

Ziel der Vorhabenträgerin war es insbesondere, den in den Kernforderungen empfohlenen zusätzlichen Schallschutz sicherzustellen. Zwingende Planungsvorgaben des materiellen Rechts (z.B. Abwägungsgebot, § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG) wurden von der Vorhabenträgerin aber ebenfalls beachtet, denn oberstes Ziel war die Vorlage einer rechtmäßigen Planung. Die Entstehungsgeschichte zu den Kernforderungen und die in den Projektbeiratssitzungen festgelegten Kernforderungen hatten umfassenden Einfluss auf die Planung, weshalb die Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin auch im Lichte der Empfehlungen des Projektbeirats zu bewerten sind. Der Maßstab für die Bewertung der Planfeststellungsunterlagen bleibt jedoch das einschlägige Recht. Daran gemessen wurden die Planfeststellungsunterlagen sachgerecht erstellt.



6. Bundestagsbeschluss als reine Finanzierungszusage

a) Einwendungen

Während der Ausarbeitung des derzeit geltenden Bedarfsplans habe der Bundestag am 28.01.2016 den Antrag „Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren“ (BT-Drs. 18/7364) angenommen. Darin werde für den Ausbau der Rheintalbahn die Realisierung der in der Projektbeiratssitzung vom 26.06.2015 getroffenen Beschlüsse zu den Kernforderungen 1, 2 und 6 beschlossen (D.I.2.1.1.2., S. 33).

Der Beschluss laute wie folgt:

„Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, beim Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel entsprechend den Festlegungen zwischen Bund und Land Baden-Württemberg als Teil des Bedarfsplanvorhabens umzusetzen:

1. Kernforderung 1: In Offenburg einen zweiröhrigen etwa 7 km langen Eisenbahntunnel anstatt eines oberirdischen Ausbaus entsprechend dem Beschluss des Projektbeirates vom 14.07.2014 vorzusehen (Variante 1c). Die nach derzeitiger Abschätzung erforderlichen Mehrkosten im Vergleich zu der bisherigen Planung einer oberirdischen Durchfahrung der Stadt Offenburg von rd. 1 Mrd. EUR zuzgl. Planungskosten (18%), somit rd. 1.180 Mio. EUR, werden allein vom Bund getragen.

2. Kernforderung 2: Zwischen Offenburg und Riegel wird eine zweigleisige Güterzugtrasse in Parallellage zur Bundesautobahn A 5 errichtet. Die Bestandsstrecke wird für die Aufnahme des Personennah- und -fernverkehrs ertüchtigt ($v_{max}=160/250$ km/h, abschnittsweise viergleisiger Ausbau). Beide Strecken erhalten Lärmschutz nach Maßgabe des Beschlusses des Projektbeirates vom 26.06.2015. Durch ergänzende



Schallschutzmaßnahmen ist für die Ortslagen westlich und östlich der A 5 sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung (Straßen- und Schienenverkehr) durch den Schienenverkehr vermieden wird. Der Deutsche Bundestag präzisiert in diesem Zusammenhang seinen Beschluss in seiner 217. Sitzung vom 17.01.2013 (Drucksache 17/11932 und 17/11652) dahingehend, dass die Regelung zur Kernforderung 3 unbeschadet der im Beschluss angegebenen Kilometrierung auf den gesamten Planfeststellungsabschnitt 8.1 (Riegel–March) anzuwenden ist.

Die hieraus resultierenden Mehrkosten werden (ohne Vorsorge für ggf. weitere naturschutzrechtlich notwendige Maßnahmen) mit Planungskosten auf rd. 565 Mio. EUR geschätzt.

[...]

Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an den Mehrkosten zu 2. Und 3. Mit 280 Mio. EUR zuzüglich Kostensteigerungen aufgrund steigender Preise (Inflationierung).“

Vergleiche man die Inhalte der Kernforderung 2 aus der Region und des Projektbeiratsbeschlusses vom 26.06.2015 und des Bundestagsbeschlusses vom 28.01.2016 falle auf, dass nur der Bundestagsbeschluss einen Ausbau auf eine Maximalgeschwindigkeit von 250 km/h vorsehe. Die ursprüngliche Kernforderung der Region im Konzept „Baden 21“ habe hingegen einen Ausbau auf 200 km/h vorgesehen. Der Beschluss des Projektbeirats nenne zwar keine Maximalgeschwindigkeit, jedoch habe dem Projektbeiratsbeschluss die Annahme einer Maximalgeschwindigkeit von 200-230 km/h zugrundegelegt. Denn eine höhere Geschwindigkeit habe zum einen kostenaufwendigen Totalumbau aller Bahnhöfe mit durchgehenden (inneren) ICE-Gleisen und äußeren Bahnhofsgleisen für den



Personennahverkehr bedingt und sei im Projektbeirat nicht konsensfähig gewesen. Zur Begründung verweisen die Einwenderinnen auf die Begründung des Änderungsantrags der Fraktion Die Linke zu der Beratung des Antrags der Fraktionen CDU/CSU und SPD – Drucksache 18/7364 – vom 27.01.2016, BT-Drs. 18/7381, S. 1):

„Es ist unzutreffend, das die Ertüchtigung der Rheintalbahn von 160 km/h auf 250 km/h eine Kernforderung der dortigen Region ist. Im Gegenteil haben die lokale Bürgerinitiative, die IG Bohr als übergeordnete Bürgerinitiative und das Land Baden-Württemberg zum Bundesverkehrswegeplan 2015 eine ICE-Geschwindigkeit von 230 km/h angemeldet. Denn nur durch eine Geschwindigkeit von unter 250 km/h kann der kostenaufwändige Totalumbau aller Bahnhöfe mit durchgehenden ICE-Gleisen und äußeren Bahnhofsgleisen für den Personennahverkehr entfallen. Dem in Bälde erwarteten Bundesverkehrswegeplan darf mit dem heutigen Beschluss nicht vorgegriffen werden.“

Darüber hinaus hätten die Beteiligten des Projektbeirats eine Erhöhung auf lediglich 230 km/h als zu untersuchenden Projektvorschlag Nr. 207 für den Bundesverkehrswegeplan 2030 - Schiene vorgeschlagen.

Der Bundestagsbeschluss habe mithin die Kernforderung 2 modifiziert. Diese Modifikation sei ausweislich der Sitzungsprotokolle (Plenarprotokoll 18/152, S. 14981 (A) und (B) sowie S. 14983 (B) und (C)) erst zwei Tage vor der beschließenden Sitzung bekannt geworden (D.I.2.1.1.2.3, S. 38 ff.).

Der Bundestagsbeschluss entfalte keine unmittelbare rechtliche Wirkung mehr. Auch wenn der Beschluss in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan eingeflossen sei, komme ihm darüber hinaus keine mittelbare rechtliche Bedeutung zu. Der Bundesverkehrswegeplan sei zwar das wichtige Instrument für die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes, er sei aber weder Finanzierungsplan noch habe er Gesetzescharakter. Lediglich das BSWAG habe Gesetzescharakter und dieses enthalte keine Vorgaben zum



Trassenverlauf oder zur Anzahl der Gleise. Der Bundesverkehrswegeplan könne zwar zur Interpretation des BSWAG grundsätzlich herangezogen werden. Dagegen spreche jedoch, dass der Beschluss mit unionalen und nationalen Vorgaben des Regulierungsrechts kollidiere. Denn die Nutzungszuweisung des Güterverkehrs zur NBS sei rechtlich nicht belastbar und verstoße gegen die Prinzipien des Eisenbahnregulierungsrechts (D.I.2.1.1.2.4, S. 41).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zu welchem Zeitpunkt die Fraktionen CDU/CSU und SPD die Geschwindigkeitsangabe in ihren Antrag aufgenommen haben, ist für die Vorhabenträgerin weder nachvollziehbar noch von entsprechender Relevanz. Den Unterlagen zum Projektbeirat ist zu entnehmen, dass die Vorhabenträgerin auch während des Projektbeirats stets bestrebt war, die Rheintalbahn auf eine Geschwindigkeit von 250 km/h zu ertüchtigen (vgl. PowerPoint Präsentation zur Projektbeiratssitzung 9 und Power Point Präsentation zur Projektbeiratssitzung 10). Es handelt sich somit keinesfalls um ein völlig neues Anliegen, sondern um eine Planung, die allen Beteiligten des Projektbeirats bekannt war oder zumindest bekannt gewesen sein musste. Maßgeblich ist in diesem Zusammenhang, dass die Geschwindigkeitserhöhung ein wesentliches Projektziel darstellt (vgl. auch unter A.I.2.b)). Etwaige Finanzierungsbeschlüsse oder Empfehlungen aus dem Projektbeirat können keine Bindungswirkung für das Planfeststellungsverfahren entfalten.

Der Projektbeiratsbeschluss selbst verhält sich nicht zu entsprechenden Geschwindigkeiten. Für die Vorhabenträgerin bestand aber keinerlei Veranlassung, von diesem Projektziel abzuweichen. Somit ist es völlig legitim, dass die Vorhabenträgerin das Projektziel – Ausbau der Bestandsstrecke auf 250 km/h und teilweise auf 200 km/h – weiterhin verfolgt.



Zuzustimmen ist den Einwenderinnen dahingehend, dass der Bundestagsbeschluss keine unmittelbare Wirkung dahingehend entfaltet, dass hier eine verbindliche Planungsvorgabe erteilt wurde. Der Beschluss stellt eine reine Finanzierungszusage dar, bindet die Planfeststellungsbehörde jedoch auch nicht dahingehend, dass bestimmte Varianten umzusetzen sind. Dies gilt selbstredend auch für den entsprechenden Landtagsbeschluss (vgl. Beschluss des Landtags Baden-Württemberg vom 17.06.2015, LT-Drs. 15/6723).

Die Bundestagsbeschlüsse (getrennte Beschlüsse zu den Kernforderungen 1, 2 und 6 sowie Kernforderungen 3 und 4) haben Eingang in den Bundesverkehrswegeplan Schiene gefunden. Auch hier ist den Einwenderinnen zuzustimmen, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung dem BSWAG zu entnehmen ist, gleichwohl kann bereits nach Auffassung der Einwenderinnen der Bundesverkehrswegeplan zur Interpretation des BSWAG herangezogen werden. Dem Bundesverkehrswegeplan 2030 ist zu entnehmen, dass lediglich ein zweigleisiger Neubau an der BAB 5 erfolgen soll und die Bestandsstrecke entsprechend zu ertüchtigen sei. Die Behauptung, die Planungen der Vorhabenträgerin verstoßen gegen unionales und nationale Vorgaben des Regulierungsrechts, wird zurückgewiesen. Des Weiteren wird bezüglich des Regulierungsrechts auf die Ausführungen unter A.V verwiesen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Planungen der Vorhabenträgerin an den konkreten Projektzielen ausgerichtet sind und diese bestmöglich umsetzen. Die Empfehlungen des Projektbeirates sowie die Finanzierungsbeschlüsse des Bundestags und des Landtags Baden-Württemberg haben hingegen keine Bindungswirkung für die Planfeststellung. Dennoch lässt sich ebenfalls festhalten, dass die Planung der Vorhabenträgerin nicht im Widerspruch zu den Empfehlungen des Projektbeirats oder den Finanzierungsbeschlüssen steht, auch wenn dies zulässig wäre.



7. Deutschland-Takt

a) Einwendungen

Der aktuelle Bedarfsplan für die Bundesschienenwege nenne auch den Deutschland-Takt als Vorhaben. Der Deutschlandtakt sei nach § 1 Abs. 28 ERegG ein Konzept für den Personen- und Güterverkehr auf Basis eines integralen Taktfahrplans und bilde eine Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Eisenbahnanlagen.

Ein zentrales Ziel des Deutschland-Taktes bestehe darin, durch eine verbesserte Taktung der Zugverbindungen die Anzahl der Zugverbindungen zu erhöhen, um dem wachsenden Beförderungsbedarf gerecht zu werden. Für Personenfernverkehrsverbindungen zwischen den deutschen Großstädten sei eine Zugverbindung alle 30 Minuten vorgesehen. Zudem solle die Anzahl der Zugverbindungen im Personennahverkehr gesteigert werden.

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Aus dem Deutschlandtakt ergibt sich entgegen der Auffassung der Einwenderinnen keine Pflicht für die Vorhabenträgerin, die Planungen anzupassen. Der Deutschlandtakt ist nach der Anlage zum BSWAG als Vorhaben des potenziellen Bedarfs eingestuft. Die Regelung des § 1 Abs. 28 ERegG haben die Einwenderinnen zutreffend angegeben, eine Pflicht zur Anpassung der Planunterlagen ergibt sich aber auch daraus nicht.

Für eine verlässliche Verkehrsprognose im Rahmen der Planfeststellung kann nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht der Zielfahrplan Deutschlandtakt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zugrunde gelegt werden (BVerwG, U. v. 15.10.2020, 7



A 10.19, juris Rn. 55). Der angestrebte "Deutschlandtakt" setzt auf den Infrastrukturmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 auf, stellt allerdings keine Prognose dar. Der Deutschlandtakt ist vielmehr lediglich eine "konkrete Angebotsvision", deren Umsetzung von zahlreichen Faktoren abhängt. Dementsprechend bildet der Deutschlandtakt nur ein Grundgerüst für den wirtschaftlichen Ausbau sowie eine optimale Nutzung der Schieneninfrastruktur; der Zielfahrplan beinhaltet hierbei nur Mustertrassen (vgl. BT-Drs. 19/11254 S. 3). Darüber hinaus trifft der Deutschlandtakt auch keine Festlegungen zur Finanzierung der zu seiner Umsetzung erforderlichen Infrastruktur und legt kein rechtlich verbindliches Bedienangebot fest (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Zielfahrplan Deutschlandtakt - Informationen zum dritten Gutachterentwurf, 30. Juni 2020, S. 4 f.; BVerwG, U. v. 05.10.2021, 7 A 13.20, juris Rn. 87; BVerwG, U. v. 15.10.2020, 7 A 10.19, juris Rn. 55).

Die Planunterlagen sind mithin nicht entsprechend der Vorstellungen der Einwenderinnen an den Deutschlandtakt anzupassen.

8. Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie Gefahrguttransporte

a) Einwendungen

Die Antragstrasse berücksichtige den Belang Sicherheit des Eisenbahnverkehrs nicht ausreichend. Durch die Ertüchtigung der Rheintalbahn auf eine Geschwindigkeit von bis zu 250 km/h werde die Gefahr von Unfällen mit erheblichem Sach- und Personenschaden erhöht. Durchfahre ein ICE-Zug mit einer Geschwindigkeit von 250 km/h die Bahnhöfe der ABS, könne die Sogwirkung der vorbeifahrenden Züge dazu führen, dass die an den Nahverkehrssteigen wartenden Personen, insbesondere ältere Menschen und Kinder, mitgerissen werden. Beispiele für derartige Situationen gebe es zu Genüge. Die Einwenderinnen legen zum Nachweis Zeitungsberichte



vor. Die Berichte zeigten auch, dass Maßnahmen wie isolierte Durchfahr-
gleise, Lautsprecherwarnungen oder farbige Markierungen nur bedingt
geeignet seien, diese Gefahren zu mindern. Abhilfe sei nur durch eine
Führung des Personenfernverkehrs außerhalb der Ortslagen möglich
(D.II.2.2.3.1.1, S. 101; D.III.2.2.2.2.1, S. 139; D.IV.2.1, S. 146 ff.).

Entgegen der Annahme der Vorhabenträgerin würden auch im Endzu-
stand Gefahrgütertransporte durch die Ortslagen fahren und dies in
räumlicher Enge mit ICEs. Die Planfeststellungsbehörde habe daher zu
veranlassen, dass die Vorhabenträgerin die nachfolgenden Aspekte un-
tersucht und darstellt:

- Mit welcher realistischen Anzahl an Güterzügen sei in den Ortslagen für das Jahr 2030 (Zwischenzustand Betrieb des Provisoriums) und für das Jahr 2045 (Endzustand) zu rechnen?
- Mit welcher Anzahl an Gefahrgütertransporten durch Kenzingen sei für beide Prognosehorizonte zu rechnen?
- Wie möchte die Vorhabenträgerin rechtlich sicher gewährleisten, dass keine Gefahrgütertransporte durch die Ortslagen fahren werden?
- Welche konkreten Gefahren bestehen für die Anwohner, wenn (1) Gefahrgütertransporte in den Ortslagen verunglücken und (2) Gefahrgütertransporte in den Ortslagen verunglücken und durchfahrende ICEs in den Unfall einbezogen seien?
- Welche konkreten Gefahren bestehen in den vorgenannten Fällen für die Passagiere des Personennah- und Personenfernverkehrs?
- Für alle vorstehenden Aspekte, soweit sie rechtlich nicht sicher ausgeschlossen werden können, habe die Vorhabenträgerin ein umfassendes Vorsorge- und Rettungskonzept vorzulegen (siehe zu allen aufgeworfenen Punkten: D.II.2.2.3.1.2, S. 102 f.; D.III.2.2.2.2.1, S. 139; D.IV.2.2, S. 148 f.).



Die Einwenderinnen bezweifeln, dass die Antragstrasse zu Verbesserungen im Hinblick auf die Leichtigkeit des Verkehrs führe. Die beabsichtigte Entmischung der Verkehre auf der ABS sei bereits bei Fahrplankonformität nicht zu erreichen. Für einen vernünftigen Überholvorgang müssten die Überholgleise nach Süden bis nach Riegel reichen und nicht bereits in Kenzingen-Hecklingen enden. Darüber hinaus fehle es der ABS an Flexibilisierungsmöglichkeiten im Falle einer Betriebsstörung, sprich für den Fall, dass Personenzüge nicht fahrplanmäßig verkehren. In diesen Fällen sei die Entmischung der Verkehre nur möglich, wenn der Nahverkehrszug außerplanmäßig warte und so selbst eine Verspätung generiere, sodass weitere Verzögerungen im Betriebsablauf mit Verspätungen der nachfolgenden Nahverkehrszüge zu erwarten seien. Die zu erwartenden betrieblichen Hindernisse ließen sich nur durch eine echte Entmischung der Verkehre beheben, der Bündelungslösung (D.II.2.2.3.2, S. 103 f.; D.III.2.2.2.2.2, S. 140).

b) Erwiderung

Die Einwendungen und die gestellten Forderungen werden – unabhängig von der in den verschiedenen Betriebszuständen tatsächlichen Anzahl an Güter- und Gefahrguttransporten – zurückgewiesen.

Bezüglich des Konfliktpotenzials von Havarien und Leckagen ist zu berücksichtigen, dass die Eisenbahn eines der sichersten Verkehrsmittel darstellt. Die systemimmanente Sicherheit der Bahn und das umfassende Regelwerk für den Gefahrguttransport gewährleisten einen hohen Sicherheitsstandard bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene. Das ist durch statistische Auswertungen von Unfallzahlen belegt. Nach der gesetzgeberischen Wertung ist der Eisenbahnverkehr als so sicher zu betrachten, daß für bestimmte gefährliche Güter der Transport per Eisenbahn oder Schiff sogar gesetzlich vorgeschrieben ist (§ 35 Abs. 1 GGVSEB). Die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport ist vom Vorsorgegrundsatz



geprägt. Auf der Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) sind Vorschriften erlassen worden, die ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleisten und Unfälle nach Möglichkeit ausschließen bzw. Unfallfolgen minimieren.

Diese Vorschriften werden unter Beachtung des neuesten Standes von Wissenschaft und Technik laufend überprüft und fortentwickelt. Darüber hinaus haben die Eisenbahnen in ihrem internationalen Verband "UIC" weitere Regularien für den Gefahrguttransport aufgestellt. Zudem wird ein Notfallmanagement für den Fall von Unregelmäßigkeiten vorgehalten.

In dem sehr unwahrscheinlichen Fall eines Ereignisses u.a. auch mit Auswirkungen auf das Grundwasser im Bereich der Wasserschutzzonen gelten die hierfür gültigen gesetzlichen Regelungen. In solchen Fällen greifen dann die hierfür vorgesehenen Notfallpläne, die vor Beginn der Inbetriebnahme mit den zuständigen Behörden festgelegt werden.

Das Sicherheitskonzept mit den Alarm- und Abwehrplänen einschließlich der Feuerwehrpläne wird vor Betriebsaufnahme von der Deutschen Bahn AG entwickelt und mit der Gefahrenabwehrbehörde abgestimmt. Der betriebliche Teil des Sicherheitskonzeptes, zu dem die Ausrüstung der Feuerwehren gehört, ist nicht Teil der vorliegenden Planfeststellung, die nur das bauliche Sicherheitskonzept festschreibt.

Gesonderte Risikobeurteilungen sind aus Sicht der Vorhabenträgerin somit nicht erforderlich und insbesondere nach den Regelungen der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt nicht geboten. Die Forderung zusätzlicher Untersuchungen oder einer diesbezüglichen Auflage im Planfeststellungsbeschluss wird daher zurückgewiesen.

Bezüglich der vorgetragenen Sogwirkung weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass sich die Vorgaben für die Sicherheit an Bahnhöfen aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ergeben. Gemäß § 13 Abs. 3 EBO sind auf Bahnsteigen an Gleisen, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h befahren werden, die bei Durchfahrten



freizuhaltenden Flächen zu kennzeichnen; bei mehr als 200 km/h sind Vorkehrungen zu treffen, dass sich keine Reisenden im Gefahrenbereich auf den Bahnsteigen aufhalten. Darüber hinaus sollen gemäß § 16 Abs. 5 EBO Bahnsteige an Gleisen, die mit mehr als 160 km/h befahren werden, mit Lautsprecheranlagen ausgerüstet sein. Die gesetzlichen Vorgaben der EBO werden von der Vorhabenträgerin eingehalten. Darüberhinausgehende Maßnahmen sind aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht geboten.

V. Verkehrsprognose

1. Einwendungen

Nach Auffassung der Einwenderinnen wurde den Planunterlagen eine unzutreffende Zugzahlenprognose zugrunde gelegt. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen habe jedoch entscheidenden Einfluss auf die betriebsbedingten Wirkfaktoren. Höhere Zugzahlen haben stärkere Beeinträchtigungen u.a. durch ein verändertes Kollisionsrisiko zur Folge. Aus Sicht der Einwenderin seien deutlich höhere Zugzahlen realistisch, sodass die Unterlagen 13-17.3 mit Ausnahme der Unterlage 15.1 erneut zu prüfen seien (D.II.2.1.2.1.1, S. 59 f.).

Die schalltechnischen und die erschütterungstechnischen Untersuchungen hätten auf einer nicht belastbaren Grundlage beruht, sodass aus diesen keine zutreffenden Schlussfolgerungen gezogen werden können. Die Verkehrsprognose sei aus drei Gründen unbrauchbar (D.II.2.1.3.1.1, S. 71 f.).

Erstens liege der Prognosehorizont noch mitten in der Bauphase und sei damit zur Darstellung des Endzustandes falsch gewählt. Der Endzustand werde frühestens im Jahr 2042 erreicht, die Verkehrsprognose beziehe sich jedoch auf das Jahr 2030. Eine Prognose, die sich auf einen Zeitpunkt von mehr als einem Jahrzehnt vor Inbetriebnahme bezieht, könne im Hinblick auf die zu erwartenden Emissionen nicht aussagekräftig sein. Es sei daher ein Zeithorizont zu wählen, in



dem ein Normalbetrieb eintreten werde. Mit dem Eintritt des Normalbetriebs sei im Jahr 2045 zu rechnen (D.II.2.1.3.1.1.1, S. 72).

Zweitens gehe die Prognose im Endzustand von einer fast vollständigen Trennung von Güterverkehr und Personenverkehr aus, da die künftige Netzbetreiberin dies im Rahmen ihrer Betriebsprogramms gewährleiste. Aus diesem Grund weise die Prognose für die ABS lediglich 5 Güterzüge am Tag und einen Güterzug in der Nacht aus. Die Rheintalbahn stelle jedoch einen der wichtigsten europäischen Verkehrskorridore für den Güterverkehr auf der Schiene dar. Die Netzbetreiberin sei rechtlich nicht in der Lage, die Trennung von Güterverkehr und Personenverkehr sicherzustellen. Die limitierten Kapazitäten auf der zweigleisigen NBS reichen für die zu erwartenden Güterverkehrsströme nicht aus. Aus diesem Grund würden freie Streckenkapazitäten auch auf der ABS durch den Güterverkehr in Anspruch genommen. Denn gemäß § 44 Abs. 2 ERegG bestehe ein Anspruch von Güterverkehrsunternehmen auf Zuweisung freier Streckenkapazitäten. Darüber hinaus sei eine Einschränkung auch aufgrund der Eckpunkte des europäischen Eisenbahnregulierungsrechts nicht möglich. Nach Art. 39 Abs. 1 Satz 4 der Richtlinie 2012/34/EU stehe die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten nicht im unternehmerischen Gestaltungsspielraum des Infrastrukturbetreibers, sondern erfolge innerhalb eines rechtlich vorgegebenen Rahmens; der Infrastrukturbetreiber gewährleiste, dass die Fahrwegkapazität gerecht und nichtdiskriminierend unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen werde. Nach Art. 6 RL 2012/34/EU müssten Infrastrukturbetrieb und die Erbringung von Verkehrsleistungen unternehmerisch getrennt sein, um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Nach Art. 10 Abs. 1 Satz 1 RL 2012/34/EU erhielten Eisenbahnunternehmen für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedsstaaten. Darüber hinaus sei nach Art. 26 RL 2012/34/EU verfügbare Fahrwegkapazität so effektiv wie möglich zu nutzen. Netzentgelte müssten zudem derart ausgestaltet sein, dass Anreize zur Steigerung der Fahrwegauslastung bestehen. In diesem Zusammenhang verweisen die



Einwenderinnen auf die Regelungen der Art. 33 Abs. 3, Art. 35 Abs. 1 sowie Art. 36 RL 2012/34/EU. Gemäß Art. 40 RL 2012/34/EU bestehe die Pflicht der Infrastrukturbetreiber auf internationaler Ebene zusammenzuarbeiten, mit dem Ziel, den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern. Ebenso bestehe nach Art. 45 Abs. 1 RL 2012/34/EU die Pflicht zur bestmöglichen Befriedung der Kapazitätsbedarfe sowie nach Art. 46 RL 2012/34/EU die Pflicht zur Koordinierung bei gegenläufigen Nutzungsanträgen einschließlich der Einrichtung eines Streitbeilegungssystems. Darüber hinaus gebe es nach Art. 47 i. V. m. Art. 50 RL 2012/34/EU eine Pflicht zur Durchführung einer Kapazitätsanalyse sowie nach Art. 51 RL 2012/34/EU die Pflicht zur Erarbeitung eines Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität. Im Überlastungsfall sei gemäß Art. 47 Abs. 5 RL 2012/34/EU die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere von grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten bei der Festlegung von Vorrangkriterien angemessen zu berücksichtigen. Zudem sperre die ausnahmsweise Einräumung eines Vorrangs zugunsten bestimmter Arten von Verkehrsdiensten gemäß Art. 49 Abs. 2 RL 2012/34/EU andere Verkehrsarten nicht, soweit Fahrwegkapazitäten verfügbar sind. Zuletzt hätten die Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß Art. 56 RL 2012/34/EU das Recht zur Anrufung der Regulierungsstelle bei Streitigkeiten um den Netzzugang. Zusammenfassend sei festzuhalten, dass die Richtlinie insbesondere das Ziel verfolge, den Eisenbahngüterverkehrsunternehmen transparent und diskriminierungsfrei die jeweils benötigten Schienenkapazitäten zur Verfügung zu stellen. Soweit das Schienennetz an seine Kapazitätsgrenzen stößt, seien Maßnahmen zu ergreifen, um den Bedarf der Verkehrsunternehmen zumindest mittelfristig zu decken. Es liege aber in der „Denklogik“ des Zugangsregulierungsrechts, dass selbst bei Schienenstrecken, die ausnahmsweise für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten bestimmt seien, andere Verkehrsdienste nicht gesperrt seien. Die privilegierten Verkehrsdienste genießen lediglich Vorrang gegenüber den nicht privilegierten Verkehrsdiensten. Nutzen privilegierte Unternehmen vorhandene freie Fahrwegkapazitäten nicht, müssten diese Fahrwegkapazitäten gemäß Art. 49 Abs. 2 RL 2012/34/EU den



nicht privilegierten Verkehrsdiensten zur Verfügung gestellt werden. Es sei jedenfalls rechtlich nicht möglich, die künftigen Gleise in den Ortslagen für den Schienengüterverkehr zu sperren, wenn ein die Kapazität der NBS übersteigender Güterverkehrsbedarf insbesondere während der Nachtzeit bestehe, in der zugleich kein oder nur ein sehr geringer Personenverkehr auf den Gleisen der ABS verkehre (D.II.2.1.3.1.1.2, S. 72 ff.; D.I.1.2, S. 27 ff.).

Drittens gehe die Vorhabenträgerin von einer unrealistischen tatsächlichen Verkehrsentwicklung aus. Aufgrund der Vorgaben des Regulierungsrechts sei von einer intensiveren Nutzung der ABS durch Güterverkehrszüge auszugehen. Das Bundesverkehrsministerium gehe zudem in seinem Masterplan Schienenverkehr davon aus, dass die zügige und umfangreiche Entwicklung von Personen- und Güterverkehr auf die klimafreundliche Schiene notwendig sei. Ziel sei ein Marktanteil des Güterverkehrs im Jahr 2030 von mindestens 25 %. Zudem sollten bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewonnen werden. Nach den quellenbasierten Ausführungen der Einwenderinnen hatte die Eisenbahn 2020 einen Anteil am Frachtvolumen von 8,5 % im Vergleich zu LKW, die einen Anteil von 85 % hatten. Anlehnend an den Masterplan Schiene ergebe sich bis 2030 eine Verdreifachung des Güterverkehrs, welche in der Verkehrsprognose der Vorhabenträgerin nicht abgebildet sei. Die Verkehrsprognose der Vorhabenträgerin falle unter diesen Voraussetzungen deutlich zu gering aus. Die Einwenderinnen führen aus, dass der Masterplan Schiene zwar keine Verkehrsprognose, sondern eine Verkehrsplanung darstelle. Dies ist aus Sicht der Einwenderinnen jedoch für die Strecke Karlsruhe – Basel zu kurz gedacht. Die Strecke Karlsruhe – Basel stelle eine der wichtigsten europäischen Güterverkehrsstrecken dar. Sofern man dem Bundesverkehrsministerium nicht vorwerfen wolle, völlig realitätsferne Angaben gemacht zu haben, werde man dem Masterplan eine gewisse Aussagekraft zugestehen müssen. Dies gelte insbesondere für das Großprojekt Karlsruhe – Basel, welches im Bund das Projekt mit dem größten Finanzierungsbedarf sei. Es wäre nach Auffassung der Einwenderinnen widersinnig, wenn nicht einmal für das teuerste Großprojekt des Bundes die



angestrebte Erhöhung des Schienengüterverkehrs erreicht werden könne (D.II.2.1.3.1.1.3, S. 74 ff.).

Die von der Vorhabenträgerin dargelegten Prognosezahlen gälten für das Prognosejahr 2030, sodass diese nur für den Zwischenzustand gelten könnten. Für den Endzustand sei auf das Jahr 2045 abzustellen. Die Prognose für den Endzustand sei daher anzupassen. Ebenfalls sei die Prognose für den Zwischenzustand anzupassen, da dieser Zustand auch über das Jahr 2030 hinaus anhalten werde. Angesichts der Bedeutung der Rheintalstrecke sei für die Strecke eine Vollauslastung anzunehmen bzw. für die Verkehrsprognose zugrunde zu legen (D.II.2.1.3.1.1.4, S. 77).

2. Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Den Betrachtungen der Auswirkungen des Vorhabens liegt ein nicht zu beanstandendes Betriebsprogramm zugrunde. Verkehrsprognosen wie die Ermittlung der auf dem zu betrachtenden Planungsabschnitt künftig verkehrenden Züge können nach ständiger Rechtsprechung gerichtlich nur darauf überprüft werden, ob sie mithilfe einer geeigneten fachspezifischen Methode erstellt worden sind, ob der zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwG, U. v. 13. Dezember 2018, 3 A 17.15, juris Rn. 22). Gemessen hieran ist es nicht zu beanstanden, den im Prognosehorizont 2030 tatsächlich zu erwartenden Verkehr in Ansatz zu bringen und nicht von einer Vollauslastung der Strecke auszugehen. Der Berücksichtigung einer Vollauslastung bedarf es bei der Ermittlung des Betriebslärms nach der 16. BImSchV nicht (vgl. BVerwG, U. v. 08.09.2016, 3 A 5.15, juris Rn. 46) und die Vollauslastung ist auch nicht den Umweltgutachten zugrunde zu legen.

Der gewählte Prognosehorizont 2030 ist zudem in methodischer Sicht nicht zu bemängeln. Für die Prognose der Verkehrsentwicklung gibt der Gesetzgeber keinen festen Zeitrahmen vor. Nach der Rechtsprechung des



Bundesverwaltungsgerichts ist es nicht zu beanstanden, wenn der Prognosehorizont in Anlehnung an die laufende Verkehrsplanung im Bundesverkehrswegeplan und den dort zugrunde gelegten Prognosehorizont bestimmt wird (BVerwG, U. v. 26.05.2011, 7 A 10.10, juris Rn. 37). Es ist daher völlig sachgerecht, dass in den Planunterlagen auf den aktuellen Prognosehorizont des Bundesverkehrswegeplanes abgestellt wird, mithin das Jahr 2030. Insbesondere ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme abzustellen (BVerwG, U. v. 15.10.2020, 7 A 10.19, juris Rn. 47). Bei der ABS/NBS handelt es sich um ein Vorhaben, welches im bundesverkehrswegeplan 2030 sowie nach der Anlage zu § 1 BSWAG im vordringlichen Bedarf eingestuft wurde. Aus der Festsetzung als Bedarfsvorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im BSWAG ergibt sich zum einen, dass zum einen der Prognosehorizont des Bundesverkehrswegeplans zugrunde gelegt werden kann. Zum anderen ist es Sache des Gesetzgebers, den Bundesverkehrswegeplan fortzuschreiben und einen anderen Prognosehorizont mit belastbaren Zugzahlen vorzulegen.

Sollte die laufende Verkehrsplanung im Bundesverkehrswegeplan und der dort zugrunde gelegte Prognosehorizont während des Planfeststellungsverfahrens fortgeschrieben werden, so werden grundsätzlich – unter Beachtung entsprechender Übergangsregelungen – die neuen Zugzahlen und der neue Prognosehorizont in Abhängigkeit des Erfordernisses in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet. In diesem Zusammenhang verweist die Vorhabenträgerin jedoch auf § 18g AEG.

Die sehr umfangreichen Ausführungen der Einwenderinnen zum Eisenbahnregulierungsrecht werden zur Kenntnis genommen, die gesetzlichen Regelungen wurden zutreffend wiedergegeben. Dennoch erübrigt sich hier weiterer Vortrag der Vorhabenträgerin, denn die genannten Vorschriften sind für die Planfeststellung unbehelflich. Die Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes wird von der Bundesnetzagentur überwacht. Entscheidungen



über den Netzzugang können nicht im Rahmen der Planfeststellung getroffen werden.

Das Betriebskonzept der Vorhabenträgerin ist Grundlage für die Planfeststellung, es wird jedoch selbst nicht planfestgestellt. Es ist in der Rechtsprechung allgemein anerkannt, dass den Schallschutzkonzepten eine Verkehrsprognose zu Grunde gelegt wird, ohne dass das prognostizierte Betriebsprogramm selbst verbindlich festgeschrieben wird.

Regelungen, die den Betrieb der Eisenbahn betreffen, finden nur insofern Eingang in die Planfeststellung, als sie die Grundlage für die bauliche Gestaltung des Vorhabens bilden und für die dort vorausgesetzte Verkehrsfunktion maßgeblich sind.

Betriebliche Regelungen u.a. aus Schallschutzgründen müssen jedenfalls nur in Ausnahmefällen überhaupt erwogen werden. Im Regelfall müssen Betriebsregelungen nicht erwogen und entsprechend in einem Planfeststellungsbeschluss bzw. den Planfeststellungsunterlagen auch nicht angesprochen werden (vgl. BVerwG, U. v. 17.11.2016, 3 C 5.15, Ls.). Die konkrete Ausgestaltung des Betriebs muss vielmehr der unternehmerischen Entscheidung des Betreibers vorbehalten bleiben.

Die Betroffenen werden im Übrigen auch über den Anspruch nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hinreichend rechtlich geschützt, sofern sich nachträglich herausstellen sollte, dass die betreffende Strecke stärker ausgelastet wird, als ursprünglich prognostiziert und es dadurch zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. Nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hat der Betroffene gegen die Planfeststellungsbehörde einen Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen, wenn nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens auftreten. Nicht vorhersehbar sind nachteilige Auswirkungen, wenn es – auch nach Ablauf des Prognosezeitraums des Planfeststellungsbeschlusses – zu einer erheblichen Steigerung der Beeinträchtigung durch Immissionen gegenüber dem methodisch korrekt prognostizierten Zustand kommt. Das gilt auch, wenn



die nachträglich eingetretenen Auswirkungen ihre Ursache in einer gesteigerten Auslastung der planfestgestellten Anlage haben, sofern es hierdurch zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. In diesem Fall besteht also grundsätzlich ein Anspruch auf Anordnung erforderlicher nachträglicher Schutzmaßnahmen oder auf eine angemessene Entschädigung in Geld. Dementsprechend ist eine Festschreibung des Betriebsprogramms auch nicht zum Schutz der Betroffenen erforderlich (vgl. VGH Mannheim, U. v. 11.02.2004, 5 S 384/03, juris Rn. 159).

Für die Vorhabenträgerin besteht aber auch kein Grund zur Annahme, dass das den Planunterlagen zugrundeliegende Betriebsprogramm für den Prognosehorizont 2030 nicht sachgerecht ist. Durch die NBS wird die Strecke zwischen Kenzingen und Müllheim um ca. 6 km verkürzt (Unterlage 1, Kap. 1.2.2, S. 39). Mit der Verkürzung der Streckenlänge um 6 km geht auch eine Verkürzung der Fahrtzeit einher, die dazu führt, dass Güterverkehrsunternehmen ein großes Interesse daran haben werden, auf der NBS zu verkehren. Darüber hinaus weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die NBS eine höhere Anzahl an Güterzügen aufnehmen kann, als derzeit nach dem realistischen Betriebsprogramm für das Prognosejahr 2030 vorhergesagt sind. Da die Entwurfsgeschwindigkeit der NBS $v=160$ km/h beträgt, ist diese für den Personenfernverkehr uninteressant, sodass das Ziel der Trennung von Güter- und Personenverkehr mit der vorgelegten Antragstrasse erreicht wird.

Die von den Einwenderinnen prognostizierten Verkehre werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen, gleichwohl zieht der Vortrag der Einwenderinnen nicht das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Betriebsprogramm in Zweifel. Der Wunsch der Einwenderinnen – noch mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen – steht auch im Interesse der Vorhabenträgerin, dennoch ist den Planungen ein realistisches Betriebsprogramm zugrunde zu legen, sodass eine Anpassung der Zugzahlen zum jetzigen Zeitpunkt nicht geboten ist. Wie bereits ausgeführt, wird die Vorhabenträgerin aber soweit erforderlich auf Änderungen/Fortschreibungen des Bundesverkehrswegeplans entsprechend reagieren.



VI. Zulässigkeit und Rechtmäßigkeit der Abschnittsbildung

1. Festlegung der konkreten Planfeststellungsgrenzen des PfA 8.0

a) Einwendungen

Die Festlegung der Planfeststellungsgrenzen des PfA 8.0 widerspreche in zweifacher Hinsicht den Anforderungen des fachplanerischen Abwägungsgebots. Zum einen würden die Verwaltungsgrenzen der betroffenen Kommunen Kenzingen, Riegel und Malterdingen nicht hinreichend berücksichtigt und zum anderen würde durch die Verbindungsspange Süd ein Zwangspunkt bezüglich der nachfolgenden Planfeststellungsabschnitte 7.4 bis 7.1 gesetzt (D.II.2.2.1, S. 92). Der PfA 8.0 sei auf die Streckenlänge von Riegel im Süden bis einschließlich Mahlberg im Norden zu erstrecken (A., S. 10)

b) Erwiderung

Die Forderung, den PfA 8.0 auf die Streckenlänge von Riegel im Süden bis einschließlich Mahlberg im Norden zu erstrecken, wird zurückgewiesen. Die Abschnittsbildung wurde fehlerfrei vorgenommen.

Die Unterteilung eines Eisenbahnvorhabens in verschiedene Abschnitte zur Durchführung der Planfeststellungsverfahren ist allgemein als zulässig anerkannt. Die Bildung von Planfeststellungsabschnitten dient dazu, die praktische Bewältigung umfangreicher Vorhaben zu ermöglichen. Grundsätzlich haben Dritte deshalb auch kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird (stRspr, vgl. u.a. BVerwG, U. v. 21.11.2013, 7 A 28.12, juris Rn. 39).

Mit der gewählten Abschnittsbildung können alle mit der Gesamtplanung geschaffenen Probleme in den betreffenden Planfeststellungsverfahren



bewältigt werden. Soweit abwägungsrelevante Belange nur abschnittsübergreifend beurteilt werden können – z.B. der Bedarf, die Trassenführung sowie manche Umweltthemen – werden diese abschnittsübergreifend in die Abwägung eingestellt.

Es bestehen ferner auch keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens in den nachfolgenden Abschnitten unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen.

Konkret wird in Unterlage 1 Erläuterungsbericht, Kapitel 1.1.2, des Weiteren ausgeführt:

"Aufgrund der Streckenlänge und besonderer örtlicher Verhältnisse wurden die Streckenabschnitte weiter in Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt. Die Abschnittsbildung ist eine bei Eisenbahnvorhaben übliche und rechtlich zulässige Vorgehensweise. Durch die Aufteilung der Strecke in Planfeststellungsabschnitte können überschaubare Planfeststellungsunterlagen erstellt werden; die Durchführung eines effektiv handhabbaren Planfeststellungsverfahrens wird ermöglicht. Die Abgrenzung wurde sowohl auf die Grenzen zwischen Gebietskörperschaften als auch nach verfahrens-, verkehrs- und bautechnischen Gesichtspunkten ausgerichtet."

Der Unterlage 1 Erläuterungsbericht, Kapitel 1.2.3, kann weiter entnommen werden: *"Der StA 8 zur Umfahrung der Freiburger Bucht wurde in fünf Planfeststellungsabschnitte (PFA 8.0 - 8.4) aufgeteilt. Die Planfeststellungsabschnitte 8.0 bis 8.4 sind nach den folgenden Kriterien ausgewählt worden:*

- *PfA 8.0 nördlicher Verknüpfungsbereich mit der bestehenden Rheintalbahn und mit Anschluss an die NBS im StA 7*
- *PfA 8.1 nördlicher Bündelungsbereich mit der BAB 5*
- *PfA 8.2 südlicher Bündelungsbereich mit der BAB 5*
- *PfA 8.3 nördliche freie Strecke südlich der Bündelung mit der BAB 5*



- *PfA 8.4 südliche freie Strecke einschließlich des südlichen Verknüpfungsbereiches Hängelheim mit der bestehenden Rheintalbahn und mit der NBS im StA 9*

Gleichzeitig ermöglicht der PfA 8.0 den Anschluss an den nördlich anschließenden PfA 7.4 mit der dortigen NBS und dem Ausbau der Rheintalbahn. Die Abschnittsbildungen für die vorliegenden PfA berücksichtigen somit bauliche bzw. bautechnische und örtliche Besonderheiten ebenso wie Charakteristika der jeweiligen Streckenführungen und vorhandene Gemarkungsgrenzen."

Es ist nicht ersichtlich, dass durch die Abschnittsbildung ein effektiver Rechtsschutz unmöglich gemacht würde oder die Abschnittsbildung dazu führte, dass dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht geworden würde (vgl. BVerwG, U. v. 05.10.2021, 7 A 17.20, juris Rn. 79). Alle durch den PfA 8.0 aufgeworfenen Konflikte können in diesem gelöst werden. So verhält es sich nach derzeitigem Planungsstand auch in den weiter nördlich liegenden Planfeststellungsabschnitten. Dass manche Kommunen durch mehrere Planfeststellungsabschnitte betroffen sind, macht die Abschnittsbildung nicht fehlerhaft.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die Abschnittsbildung nicht rechtsfehlerhaft, sondern sachlich begründet ist. Dabei wurde die Abschnittsbildung für den PfA 8.0 im Gesamtkontext der Gesamtplanung dargestellt und erläutert. Sie ist somit nicht zu beanstanden. Bezüglich der Behauptung, durch die Planung entstehe ein Zwangspunkt, wird auf die Ausführung unter A.VI.3 verwiesen.



2. Keine Bindung an Verwaltungsgrenzen und keine Erweiterung des PfA 8.0 nach Norden

a) Einwendungen

Die Vorhabenträgerin habe ausweislich des Erläuterungsberichts die Grenzen des PfA 8.0 dahingehend bestimmt, dass dieser die Funktionalität des Verknüpfungsbereichs zwischen NBS und ABS vollumfänglich abdecke. Zu diesem Zweck beginne der PfA 8.0 bei NBS-km 183,500 innerhalb der Gemarkung Riegel bzw. bei Rtb/ABS-km 182,120 innerhalb der Gemarkung Kenzingen und ende bei NBS-km 184,500 innerhalb der Gemarkung Riegel bzw. bei Rtb/ABS-km 186,766 an der Gemeindegrenze von Malterdingen. Die Vorhabenträgerin habe bei der Berücksichtigung der Funktionalität die Verwaltungsgrenzen der betroffenen Gemeinden außer Acht gelassen. Planfeststellungsabschnitte würden grundsätzlich nach Gemeinde- bzw. Gemarkungsgrenzen gebildet. Diese Grenzen werden jedoch vom PfA 8.0 nicht berücksichtigt. Den betroffenen Kommunen werde dadurch die Einbringung ihrer Interessen unbillig erschwert. Denn die abwägungsrelevanten Interessen betreffen vielfach das Gemeindegebiet als Ganzes und ließen sich nicht künstlich – entsprechend der Grenzziehung eines Planfeststellungsabschnitts – aufteilen (D.II.2.2.1.1, S. 92 f.). Darüber hinaus erweise sich die Abschnittsbildung auch insoweit als abwägungsfehlerhaft, als die der Entmischung der Verkehre dienenden Überholgleise zwischen Hecklingen und Mahlberg, Haltepunkt Orschweier, nicht vollständig erfasst würden. Der PfA 8.0 beinhalte lediglich den südlichen Beginn der Überholgleise. Diese durchzögen im weiteren Verlauf aber auch den gesamten PfA 7.4, um im PfA 7.3 beim Haltepunkt Orschweier zu enden. Diese künstliche Aufspaltung der Überholstrecke verhindere eine sachgerechte Bewältigung der durch die Trasse hervorgerufenen Raumnutzungskonflikte, insbesondere die Prüfung etwaiger Planungsalternativen in den Planfeststellungsabschnitten 7.4 und 7.3



sowie die angemessene Lösung der durch die schnellen Zugüberholungen aufgeworfenen Immissionsschutzproblematik. Eine den Anforderungen des Abwägungsgebots entsprechende Abschnittsbildung würde idealerweise einen einheitlichen Planfeststellungsabschnitt für die gesamte Kombinationslösung im Bereich zwischen Offenburg im Norden und Riegel im Süden erfordern. Mindestens müsse der Planfeststellungsabschnitt aber so bemessen sein, dass er den gesamten Bereich des viergleisigen Ausbaus der bestehenden Rheintalbahn zwischen Mahlberg, Haltepunkt Orschweier, im Norden und Kenzingen-Hecklingen im Süden umfasse (A., S. 11; D.II.2.2.1.3, S. 94 f.).

b) Erwiderung

Die Behauptung der Einwenderinnen, durch die Abschnittsbildung sei den betroffenen Kommunen die Einbringung ihrer Interessen unbillig erschwert, ist unzutreffend und wird zurückgewiesen. Wie bereits vorstehend ausgeführt, erfolgte die Abschnittsbildung sachgerecht und somit rechtsfehlerfrei. Es ist auch nicht zu beanstanden, dass manche Kommunen in mehreren Planfeststellungsabschnitten betroffen sind. Es ist insoweit auch allgemein in der Rechtsprechung anerkannt, dass die Abschnittsbildung sich zwar an den Gemarkungsgrenzen orientieren darf, dass dies aber nicht zwingend erforderlich ist. Allein der Umstand, dass Gemeinden in mehreren Abschnitten betroffen sind, macht die Abschnittsbildung nach der Rechtsprechung nicht fehlerhaft (vgl. BVerwG, B. v. 30.12.1996, 11 VR 25.95, juris Rn. 23). Maßgeblich ist allein, dass die Abschnittsbildung vorliegend, wie dargestellt, anhand sachlicher Gesichtspunkte vorgenommen wurde. Von einer künstlichen Aufteilung der Planung kann aus den genannten Gründen keine Rede sein.

Wie bereits ausgeführt, ist die Abschnittsbildung ein anerkanntes Rechtsinstitut der Planfeststellung (vgl. BVerwG, U. v. 15.12.2016, 4 A 4.15, juris Rn. 26; dort auch zum Folgenden). Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass



angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sein können, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann. Dritte haben deshalb grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird. Die Grenze zulässiger Abschnittsbildung ist nur dann überschritten, wenn die Abschnittsbildung den durch Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein dadurch gebildeter Abschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt (vgl. BVerwG, U. v. 15.12.2016, 4 A 4.15, juris Rn. 26; U. v. 10.04.1997, 4 C 5.96, juris Rn. 25). Zudem dürfen nach einer summarischen Prüfung der Verwirklichung des Gesamtvorhabens auch im weiteren Verlauf keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, U. v. 15.12.2016, 4 A 4.15, juris Rn. 26; B. v. 22.07.2010, 7 VR 4.10, juris Rn. 27).

Vor diesem Hintergrund ist die Forderung, den gesamten Streckenabschnitt 7, d.h. die PfA 7.1 – 7.4, mit dem PfA 8.0 zu einem Planfeststellungsabschnitt zusammenzufassen, jedenfalls aber die Planfeststellungsabschnitte 7.4, 8.0 und Teile des PfA 7.3 zu einem Planfeststellungsabschnitt zusammenzufassen, zurückzuweisen. Dass dem Vorhaben im weiteren Trassenverlauf der ABS und der NBS unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen, ist weder substantiiert vorgetragen noch in irgendeiner Weise ersichtlich. Ebenso ist nicht erkennbar, aus welchem Grund es zwingend eines gemeinsamen Bescheids mit den weiter nördlich gelegenen Planfeststellungsabschnitten bedarf, sodass die Planfeststellungsabschnitte zusammenzuführen wären. Die vom PfA 8.0 betroffenen Kommunen haben die Möglichkeit, ihre Belange im Rahmen des nun



laufenden Planfeststellungsverfahrens vorzutragen. Ebenso werden die weiter nördlich gelegenen Kommunen ihre Belange in den noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren einbringen können. Es ist nicht ersichtlich, dass den betroffenen Kommunen dadurch die Wahrung ihrer Rechte nicht möglich ist. Die Forderung, den PfA 8.0 nach Riegel im Süden und bis zumindest bis nach Mahlberg im Norden zu erweitern, ist daher abzulehnen. Dies auch deshalb, da davon ausgegangen werden muss, dass dann gerade kein Planfeststellungsabschnitt mehr vorläge, der handhabbar wäre und eine praktische Bewältigung der aufgeworfenen Probleme zuließe.

3. Zwangspunkt durch Auslegung der Verbindungsspange Süd auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h

a) Einwendungen

Durch den Bau der Verbindungsspange Süd werde zudem ein Zwangspunkt für die weiter nördlich gelegenen Planfeststellungsabschnitte 7.4 bis 7.1 geschaffen. Die Verbindungsspange Süd diene im Endzustand primär als Anbindung für den Güter- und Quellverkehr aus/nach Freiburg an die NBS sowie der betrieblichen Flexibilität. Entsprechend des bahnbetrieblichen Nutzungskonzepts sei die Verbindungsspange lediglich auf 80 km/h konzipiert worden. Aus diesem Grund eigne sie sich nicht für eine Abwicklung des Personenfernverkehrs im Regelverkehr. Der Personenfernverkehr solle vielmehr ausschließlich auf der ertüchtigten ABS verkehren mit Geschwindigkeiten von 200 bis 250 km/h. Die Verbindungsspange Süd setze aufgrund der Ausrichtung ausschließlich für den Güterverkehr einen Zwangspunkt für die nördlich gelegenen Planfeststellungsabschnitte dahingehend, dass die Zuordnung der verschiedenen Zugarten auf der NBS und der ABS im Regelbetrieb für den gesamten Streckenabschnitt 7 festgelegt werde. Dieser Zwangspunkt verhindere eine



umfassende Problem- und Konfliktbewältigung, welches dem fachplanerischen Abwägungsgebot immanent sei. Die Prüfung alternativer Trassen in den nördlichen Planfeststellungsabschnitten werde durch die Vorfestlegung im PfA 8.0 unmöglich gemacht. Hierdurch werde eine sachgerechte Bewältigung der trassierungsbedingten Raumnutzungskonflikte nördlich des PfA 8.0 verhindert (D.II.2.2.1.2, S. 93 f.).

b) Erwiderung

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Einwenderinnen bezüglich der Behauptung eines Zwangspunktes verkennen, dass Anknüpfungspunkt der Zwangspunktrechtsprechung die Abschnittsbildung ist (vgl. BVerwG, U. v. 25.01.2012, 9 A 6.10 juris Rn. 21; BVerwG, B. v. 14.07.2005, 9 VR 23.04, juris Rn. 5). Ein Zwangspunkt im Sinne der „Zwangspunktentscheidung“ wird mit der Verbindungsspanne Süd nicht geschaffen, sodass weder die Stadt Herbolzheim noch die weiter nördlich an der ABS befindlichen Kommunen im PfA 8.0 einwendungsbefugt sind.

Die Ausgestaltung der Verbindungsspanne Süd basiert auf der planerischen Entscheidung der Vorhabenträgerin zugunsten der Antragstrasse. Wie bereits ausgeführt, werden den Vorhabenziele durch die von der Vorhabenträgerin geplante Antragstrasse erreicht. Auf die Berücksichtigung des von den Einwenderinnen gewünschten und mit der Bündelungslösung verbundenen Alternativkonzeptes kommt es aus den unter Punkt A.I.2 genannten Gründen nicht an.

Die Ausgestaltung der Verbindungsspanne Süd mag ggf. dazu führen, dass aus Sicht der Vorhabenträgerin eine Weiterführung des gesamten Personenverkehrs auf der ABS als die vernünftigste Lösung erscheint. Dennoch führt die Konzeption der Verbindungsspanne nicht unausweichlich dazu, dass die Zuordnung der Verkehre in den nördlicher gelegenen Planfeststellungsabschnitten manifestiert wäre.



Lediglich ergänzend weist die Vorhabenträgerin noch auf Folgendes hin: Selbst die Annahme, durch die Ausgestaltung der Verbindungsspange Süd würde ein Zwangspunkt bzw. zumindest eine entsprechende Vorfestlegung entstehen, führte nicht dazu, dass die Planungen der Vorhabenträgerin als rechtsfehlerhaft einzustufen wären.

Denn die Ausgestaltung der Verbindungsspange Süd stellt eine konsequente Verfolgung der Vorhabenziele dar. Wie bereits unter Punkt A.I.2 ausgeführt, sind insbesondere die Ertüchtigung der bestehenden Rheintalbahn auf eine Maximalgeschwindigkeit von 250 km/h bzw. 200 km/h, der Neubau einer zweigleisigen autobahnparallelen Güterverkehrsstrecke sowie die Umsetzung des Vollschutzkonzeptes die primären Vorhabenziele, die durch die Verwirklichung der ABS/NBS Karlsruhe – Basel erreicht werden sollen. An diesen Zielen orientiert sich die nun geplante Umsetzung des PfA 8.0 und mithin auch die Gestaltung der Verbindungsspange Süd, sodass die Ausgestaltung der Verbindungsspange Süd nicht zu beanstanden ist.

VII. Umweltauswirkungen der Antragstrasse

1. Auswirkungen auf den Biotopverbund

a) Einwendungen

Die Ausführungen zum Biotopverbund in der Umweltverträglichkeitsstudie seien nicht hinreichend, da der Biotopverbund lediglich bei den Planunterlagen Erwähnung finde. Durch das Plangebiet verlaufe der Wildtierkorridor „Moosmichelskopf / Rheinhausen (Offenburger Rheinebene) – „Riegeler Pforte Nord“ – Vierdörfer Wald / Malterdingen (Mittlerer Schwarzwald), welcher ein Wildtierkorridor von internationaler Bedeutung sei. Dieser Korridor werde durch die NBS auf Höhe des derzeitigen



Autobahnparkplatzes und durch die ABS nördlich von Hecklingen durchschnitten. Eine intensivere Betrachtung des Biotopverbunds sei notwendig. In diesem Zusammenhang sei insbesondere zu untersuchen, ob der vorstehend genannte Wildkorridor beeinträchtigt werde und ggf. weitere Maßnahmen wie z.B. eine Grünbrücke erforderlich würden (D.II.2.1.2.1.2.1, S. 60 f.).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Biotopverbund wurde in der Planung mit dem ihm zukommenden Gewicht berücksichtigt. Generell sind im Bereich des PfA 8.0 nur sehr wenige für den Biotopverbund bedeutsame Flächen vorhanden: Im Fachplan Landesweiter Biotopverbund beispielsweise sind für den Bereich zwischen NBS und Rtb/ABS flächenhaft lediglich wenige Suchräume des Biotopverbunds feuchter Standorte vermerkt. Linienhaft ist die Alte Elz von wesentlicher Bedeutung für den Biotopverbund sämtlicher Verbundkonzeptionen. Der Bedeutung der Alten Elz für den Biotopverbund wird mit folgenden Maßnahmen in der Planung begegnet:

Die EÜ der NBS über die Alte Elz wird mit einer lichten Weite von 24,0 m (ca. Gewässerbreite = 11 m) und einer lichten Höhe von ca. 2,34 m (Bezug zum Wasserstand bei hundertjährlichem Hochwasser) gebaut. Diese Dimensionen ermöglichen eine Unterquerung des Bauwerks durch alle Arten, limitierend wirkt das Bauwerk der BAB 5. An den beiden EÜs Alte Elz und Kreitelz an der Rtb/ABS ist eine solche Dimensionierung nicht möglich. Beide EÜs werden jedoch deutlich aufgeweitet und erhalten beiderseits Bermen von 1,5 m Breite an der Kreitelz bzw. annähernd 4 m Breite an der Alten Elz. Aufgrund der vorgegebenen Gradienten der Rtb/ABS sowie der natürlichen Höhenlage der jeweiligen Gewässersohle ist die lichte Höhe bei diesen beiden Bauwerken beschränkt, sie beträgt bei beiden EÜs knapp 1 m. Für kleinere und mittelgroße terrestrische Arten sind die EÜs



somit als Querungsmöglichkeit geeignet. Für große Wildtiere besteht die Möglichkeit, die ABS über die Gleise zu queren. (Dies ist auch im Bestand die einzige für terrestrische Arten bestehende Möglichkeit, die Rheintalbahn zu queren, da derzeit an beiden EÜs keine Bermen vorhanden sind.) Die im Bereich der EÜ Alte Elz an der ABS vorgesehenen (Schall-/Irritations-/Kollisions-)Schutzwände besitzen westlich der ABS eine Länge von 78 m und östlich der ABS eine Länge von 360 m (s. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 4, Nr. 112 und 203) und können folglich von großen Tieren leicht umgangen werden. Dazu kommt, dass sich durch den Bau der NBS die Zugzahlen auf der ABS reduzieren, so dass die Gleise von großen Wildtieren risikoarm gequert werden können; vor allem in den für die Wildtierwanderung wichtigen Nachtstunden verkehren zukünftig auf der ABS nur noch 3 – 4 Züge pro Stunde (s. UVS, Unterlage 14, Tab. 3). Das heißt, es kommt zu keiner vorhabenbedingten Verschlechterung der Quersituation.

Soweit die naturschutzfachlichen Konzeptionen der zur Wiederherstellung des Biotopverbundes berufenen Landesbehörden im Bereich des Vorhabens eine spätere Herstellung von Wiedervernetzungsmaßnahmen vorsehen, verunmöglicht das Vorhaben solche Maßnahmen nicht. Insbesondere können dort, wo der Generalwildwegeplan Suchräume für eine – spätere, aber noch nicht durch weitere Planungen konkretisierte - Herstellung eines internationalen Wildtierkorridors über das derzeit bestehende tatsächliche Wanderungshindernis der BAB 5 vorsieht, auch nach Verwirklichung des Vorhabens solche Maßnahmen umgesetzt werden.

Dies gilt insbesondere für den in den Einwendungen angesprochenen „Wildtierkorridor von internationaler Bedeutung“. Zu diesem nicht tatsächlich vorhandenen, sondern derzeit nur als „Suchraum“ für die Herstellung von Wiedervernetzungsmaßnahmen zur Herstellung des Biotopverbunds über die Autobahn hinweg in den Planungen der Landesbehörden vorgesehenen Korridor gibt es Überlegungen, diesen durch die



Autobahn GmbH mit einer 79 m breiten Grünbrücke über die BAB 5 und die NBS umzusetzen. Für diese Überlegungen hat das RP Freiburg bereits eine Machbarkeitsstudie erstellt, die mit der Vorhabenträgerin abgestimmt wurde. Als Resultat dieser Abstimmung wurde festgehalten, dass die NBS nicht mit der Planung der Grünbrücke kollidieren wird. Die NBS ist in der Machbarkeitsstudie bereits in die Skizzen der technischen Planung des RP und der Autobahn GmbH eingeflossen.

Die Planungen zur Grünbrücke bei Riegel können nicht in die Planungen der Vorhabenträgerin aufgenommen werden, da die Grünbrückenplanung noch keinen hinreichend verfestigten Planzustand besitzt. Mit der Realisierung dieser Grünbrücke durch die Autobahn GmbH soll künftig einem sehr breiten Artenspektrum die Überquerung des Trassenbündels ermöglicht und die Wirkung der gegenwärtig bestehenden Migrationsbarriere in Form der BAB 5 maßgeblich gemindert werden.

2. Artenschutzrechtliche Auswirkungen

a) Einwendungen

Die Einwenderinnen sind der Auffassung, dass die artenschutzrechtliche Bewertung der Kombinationslösung nicht den rechtlichen Anforderungen genüge. Es fehle eine Betrachtung der optischen Störreize durch den späteren Zugbetrieb für Brutvögel. Bei der Prüfung der betriebsbedingten Störungstatbestände werde ausschließlich auf Störungen durch Lärm eingegangen. Anderweitige betriebsbedingte Störreize durch Lärm oder Vibrationen werden nicht erwähnt, sodass unklar bleibt, ob diese untersucht wurden. Insoweit bedarf es einer entsprechenden Klarstellung bzw. einer entsprechenden nachträglichen Untersuchung (D.II.2.1.2.1.2.2, S. 61 f.). Analog sei im Hinblick auf die betriebsbedingte Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungsstätten von Brutvögeln vorzugehen, für die



ebenfalls nur die akustischen Störungen in der Unterlage dargestellt sind (D.II.2.1.2.1.2.3, S. 62 f.).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. In den Tabellen 30 bis 32 in Kapitel 6 des Artenschutzberichtes (Unterlage 16, Kap. 6, S. 158 f.) sind mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf Vögel aufgeführt. Optische Störreize werden dabei explizit genannt. Alle aufgelisteten Faktoren und ihre möglichen Auswirkungen – somit auch betriebsbedingte optische Störungen – wurden im Vorfeld für die nachgewiesenen Arten näher betrachtet. In Kapitel 7 (Konfliktanalyse) wurden nur diejenigen Auswirkungen berücksichtigt und näher betrachtet, durch welche die Verwirklichung eines Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht von vorneherein ausgeschlossen werden konnte. Wirkfaktoren, die nicht zur Verwirklichung eines Verbotstatbestandes führen, wurden im Rahmen des Artenschutzfachbeitrages nicht tiefgehend geprüft, da ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht in Betracht kommt.

Bei den besonders planungsrelevanten Brutvögeln wäre grundsätzlich als einzige Art die Feldlerche von einer erheblichen Störung durch die Bautätigkeiten betroffen (Unterlage 16, Kap. 7.3.1.3, S. 185 f.). Eine betriebsbedingte Störung durch optische Reize ist für die Feldlerche trotz der nahen Lage eines Nistplatzes zum Provisorium jedoch nicht zu erwarten, da davon ausgegangen wird, dass dieser Nistplatz vor Inbetriebnahme des Provisoriums aufgrund anlagebedingter optischer Auswirkungen aufgegeben wird (Unterlage 16, Kap. 7.3.1.4, S. 188). Aufgrund der prognostizierten Aufgabe des Nistplatzes wird die Vorhabenträgerin entsprechende CEF-Maßnahmen durchführen.

Für die weit verbreiteten und/oder häufigen allgemein planungsrelevanten Arten ist hingegen nicht mit bau- und betriebsbedingten erheblichen Störungen zu rechnen, da diese Arten sich durch große Populationen auszeichnen, in ihrer Population nur geringfügig betroffen und wenig störungsempfindlich sind. Auf die entsprechende Begründung im Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 16, Kap. 7.3.1.3, S. 186) wird verwiesen.



3. Auswirkungen auf Natura-2000 Gebiete

a) Einwendungen

In der Natura 2000-Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet DE 7712-341 „Taubergießen, Elz und Ettenbach“ seien drei Aspekte unzureichend behandelt worden. So würden bei den stofflichen Emissionen Schadstoffeinträge durch Maßnahmen zur Vegetationskontrolle (Einsatz von Herbiziden) und Schadstoffeinträge durch potenzielle Havarien betrachtet, stoffliche Einträge aufgrund von Feinstaub und Abrieb würden hingegen nicht berücksichtigt. In den Unterlagen finde sich keine Aussage, ob durch den möglichen Eintrag von Schwermetallen eine Beeinträchtigung des LRT 3260 zu erwarten sei. Die Prüfung dieses Wirkfaktors sei daher zu ergänzen, zumal laut Umweltverträglichkeitsprüfung Auswirkungen aus stofflichen Emissionen wie Feinstaub und Abrieb zu erwarten wären (D.II.2.1.2.1.2.4, S. 63 f.).

Die zu erwartenden Zugzahlen würden in der Unterlage nicht erwähnt und seien entsprechend zu ergänzen, da sie die wesentliche Grundlage der Untersuchung bildeten (D.II.2.1.2.1.2.4, S. 64).

Darüber hinaus werde das Kollisionsrisiko für Fledermäuse bezüglich der geplanten Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit von 250 km/h nicht betrachtet. In der Unterlage 15.1 sei lediglich ausgeführt, dass sich die Trasse im Bereich der ABS im Vergleich zum Bestand kaum verändere. Der in den Unterlagen angesprochene Gewöhnungseffekt in Bezug auf den bereits vorhandenen Zugverkehr auf der Rheintalbahn wird aufgrund der Erhöhung der Geschwindigkeit und der Änderung der Zugzahlen von den Einwenderinnen infrage gestellt (D.II.2.1.2.1.2.4, S. 64 f.).



b) Erwiderung

Die Behauptung, die Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet DE 7712-341 „Taubergießen, Elz und Ettenbach“ sei unzureichend, wird zurückgewiesen. Aus betriebsbedingten Schadstoffemissionen aus Abrieb ergeben sich keine Beeinträchtigungen, weshalb eine Berücksichtigung dieser Wirkfaktors in der FFH-Verträglichkeitsstudie nicht erforderlich war.

In der Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 14) wird erläutert, dass die Züge vorwiegend mit der elektromotorischen Bremse abbremsen, welche keinen Abrieb erzeugt. Lediglich im Zuge des Anhaltens wird die mechanische Bremse benötigt, welche Bremsstaub produziert. Aufgrund dieser minimalen Bremsstaubentwicklung ist nur ein sehr geringer Konflikt zu erwarten (vgl. Unterlage 14, Kap. 2.4.2.6.3, S. 468), sodass dieser in der FFH-Studie nicht aufgegriffen werden musste. Ebenfalls werden die Feinstaubemissionen der Bahntrasse insgesamt als irrelevant eingestuft (vgl. Unterlage 14, Kap. 2.5.5.5, S. 499). Somit wurden die Emissionen durch Feinstaub, Bremsanlagen und Oberleitungen als nicht relevant für das FFH-Gebiet eingestuft und nicht in die Betrachtungen der Auswirkungen durch das Vorhaben aufgenommen. Eine Änderung der Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsstudie wäre daher auch bei expliziter Nennung der Wirkfaktoren Feinstaub und Abrieb nicht gegeben. Von einer Einarbeitung dieser Aspekte in die vorhandenen Gutachten wird daher abgesehen.

Die Zugzahlen wurden textlich nicht in den Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen genannt. Die im Erläuterungsbericht und der UVS (Unterlage 1, Kap. 1.2.4, S. 45; Unterlage 14, Kap. 1.3.5.1, S. 57 f.) dargestellten Zugzahlen wurden jedoch den habitatschutzrechtlichen Bewertungen zugrunde gelegt.

Bezüglich der Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit auf 250 km/h weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass in der FFH-Verträglichkeitsstudie



„Taubergießen, Elz und Ettenbach“ ausgeführt wird, dass an der NBS, aber auch an der ABS, Schallschutzbauwerke installiert werden, welche im Bereich der Gewässerquerungen und damit im Bereich der Überflüge durch Fledermäuse als Kollisionsschutzbauwerke ausgeführt werden (Unterlage 15.1, Kap. 5.2.2.3, S. 112). Durch diese Bauwerke werden die Fledermäuse, die nicht den Flugweg durch die aufgeweitete Eisenbahnüberführung an der ABS wählen, über die Trasse geleitet. Aufgrund der geringen Breite der Trasse werden die Fledermäuse zwischen den Bauwerken nicht auf Höhe der durchfahrenden Züge absinken.

Die Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit der Züge spielt aufgrund der vorstehend genannten Schall-/Kollisionsschutzbauwerke keine Rolle bei der Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf Fledermäuse als im Gebiet geschützte Arten.

Dazu kommt, dass sich durch den Bau der NBS – entgegen der Auffassung der Einwenderinnen – die Zugzahlen auf der ABS reduzieren, vor allem in den für die Fledermäuse relevanten Nachtstunden verkehren zukünftig auf der ABS nur noch 3 – 4 Züge pro Stunde (Unterlage 14, Tab. 3, S. 57). Daher kann insgesamt, wie in der Unterlage 15.1, Kap. 5.2.2.3, S. 112 beschrieben, keine Erhöhung des Kollisionsrisikos abgeleitet werden.

4. Betroffenheit von weiteren Schutzgebieten

a) Einwendungen

Die Einwenderinnen führen aus, dass durch die ABS im weiteren Streckenverlauf zwischen dem PfA 8.0 und Offenburg verschiedene geschützte Bereiche betroffen werden könnten. Diese Beeinträchtigungen würden nach Ansicht der Einwenderinnen bei der Bündelungslösung voraussichtlich entfallen. Im Bereich der Trasse seien zahlreiche Offenlandbiotope vorhanden, insbesondere Gehölzstrukturen, abschnittsweise zudem



Schilfröhrichte. Zudem seien auf der Höhe von Lahr Waldbiotop-Flächen an der Trasse vorhanden. Nördlich von Lahr verlaufe die Rheintalbahn zudem auf einer Strecke von 5,6 km durch die Kulisse des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“. Südwestlich von Niederschopfheim verlaufe die Trasse direkt an der Grenze des Vogelschutzgebietes „Kinzig-Schutter-Niederung“.

Das FFH-Gebiet „Taubergießen, Elz und Ettenbach“ werde in drei Bereichen von der Trasse gequert. Eine weitere Teilfläche sei direkt an der Trasse gelegen. Das FFH-Gebiet „Untere Schutter und Unditz“ werde in zwei Bereichen von der Trasse gequert, drei weitere Teilflächen seien im direkten Umfeld der Trasse gelegen.

Zusätzlich befinden sich im direkten Umfeld der Trasse neun Magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) (zu allen Schutzgebieten siehe D.II.2.1.2.2, S. 69 f.).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zunächst ist nochmal ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die von den Einwenderinnen aufgeführten gesetzlich geschützten Bereiche nicht im PfA 8.0 liegen und somit auch im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht Gegenstand einer konkreten Prüfung sein müssen. Der Vorhabenträgerin liegen darüber hinaus keine Erkenntnisse vor, wonach im weiteren Verlauf der Trasse unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Somit liegt auch für die nördlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitte ein vorläufiges positives Gesamturteil vor (vgl. hierzu BVerwG, U. v. 05.10.2021, 7 A 14.20, juris Rn. 74). Weiterer Ausführungen bedarf es aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht.



5. Widersprüche in den Planunterlagen

a) Einwendungen

Die Umweltunterlagen der Vorhabenträgerin seien fehlerhaft, unvollständig oder/und teilweise widersprüchlich und genügen daher nicht den rechtlichen Anforderungen.

Nach der Artenschutzrechtlichen Beurteilung sei für den Bitterling und die Elritze am Malterdinger Dorfbach eine Bauzeitenbeschränkung vom 30.10. bis zum 15.07. einzuhalten. Im LBP werde die Bauzeiteneinschränkung hingegen abweichend mit 15.03. bis 30.06. angegeben. Die korrekte Bauzeitenbeschränkung aus der artenschutzrechtlichen Beurteilung sei in den LBP aufzunehmen und bei der Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen.

An der Kreitelz sei nach der artenschutzrechtlichen Beurteilung eine Bauzeitenbeschränkung vom 01.04. bis zum 01.07. einzuhalten. Im LBP finde sich keine Bauzeitenbeschränkung, sodass die Bauzeitenbeschränkung zwingend zu ergänzen und bei der Umsetzung des Vorhabens zu beachten sei.

Für den Stockfeldgraben/Kreuzmattengraben sei nach der artenschutzrechtlichen Beurteilung für den Bitterling und den Schlammpeitzger eine Bauzeitenbeschränkung vom 01.04. bis zum 01.07. einzuhalten. Der LBP enthalte diese Bauzeitenbeschränkung nicht, sodass die Bauzeitenbeschränkung in den LBP aufzunehmen und bei der Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen sei.

Darüber hinaus werden ausweislich der artenschutzrechtlichen Beurteilung sowohl in der Alten Elz, im Malterdinger Dorfbach, in der Kreitelz als auch in den von Schlammpeitzgern besiedelten Gräben im Vorfeld der Baumaßnahmen Fisch- und Neunaugenbergungen notwendig. Im LBP sei hingegen lediglich an der Kreitelz für den Schlammpeitzger eine



entsprechende Maßnahme vorgesehen. Die Maßnahme im LBP sei daher zu vervollständigen.

Im LBP sei zudem das Erfordernis der Erhöhung einer Schallschutzwand westlich der NBS auf mindestens 4 m von NBS-km 183,500 bis NBS-km 184,130 vorgesehen. Im Bauwerksverzeichnis sei hingegen der Bereich von NBS-km 183,620 – 184,125 angegeben. Die Konsistenz der Angaben sei zu prüfen (zu den vermeintlichen Widersprüchen in der Planung siehe D.II.2.1.2.1.3, S. 65 ff.).

b) Erwiderung

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die vom Einwender genannten Bauzeitenbeschränkungen aus dem LBP für den Malterdinger Dorfbach bezieht sich auf die Großmuschel (037_VA). Es bestehen mithin keine widersprüchlichen Aussagen, sondern es besteht Ergänzungsbedarf für den LBP.

Die sich aus Tabelle 40 der artenschutzrechtlichen Beurteilung (Unterlage 16) ergebenden Bauzeitenbeschränkungen werden daher im weiteren Verfahren in den LBP übernommen. Darin sind die von den Einwenderinnen genannten Bauzeitenbeschränkungen enthalten.

6. Umweltverträglichkeitsstudie

a) Fehlende Betrachtung des Schutzgutes Fläche

i) Einwendungen

Die Umweltverträglichkeitsstudie beschränke sich lediglich auf den PfA 8.0. Die Umweltverträglichkeitsstudie beinhalte zudem nicht das Schutzgut Fläche. Die Folgewirkungen des PfA 8.0, durch den eine Vorfestlegung



für den weiteren Verlauf bis Offenburg erfolge, bleiben unberücksichtigt. Dies betreffe insbesondere den Aspekt der Flächeninanspruchnahme. Ausführungen zum Flächenverbrauch seien zwar der Variantenuntersuchung der Vorhabenträgerin aus dem Jahr 2008 zu entnehmen, es bedürfe jedoch einer Ergänzung der Umweltverträglichkeitsstudie zur Ermittlung des konkreten Flächenverbrauchs zwischen Riegel und Offenburg durch die Antragstrasse. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass die Vorhabenträgerin sich die Umsetzung der Kernforderung 2 als Planungsziel gesetzt habe, nach der sämtliche Optimierungsmöglichkeiten auszuschöpfen seien, um u.a. die Flächeninanspruchnahme zu minimieren. Die Erfüllung dieses Planungsziels erfordere eine konkrete Ermittlung des Flächenverbrauchs, damit optimierte Trassenalternativen erwogen werden können (D.II.2.2.6, S. 109).

Die Variantenuntersuchung der Vorhabenträgerin aus dem Jahr 2008 habe einen Flächenverbrauch für eine der Antragstrasse ähnelnde Lösung mit 238,5 ha beziffert (D.II.2.2.6, S. 110); an anderer Stelle nennen die Einwanderinnen 228,5 ha (D.III.2.2.2.5, S. 143). Die Antragstrasse sehe aber mittlerweile im Vergleich zur Variante aus der Variantenuntersuchung längere Überholgleise vor, sodass mit einem deutlichen größeren Flächenverbrauch zu rechnen sei.

Neben dem quantitativen Aspekt sei auch die Qualität der betroffenen Flächen zu berücksichtigen. Dies betreffe primär die Güte der in Anspruch genommenen unversiegelten Flächen. Die für das Provisorium benötigten Flächen seien für die landwirtschaftliche Nutzung sehr wertvoll. Erdbeeren, Spargel, Feldsalat Rebsetzlinge und Saatmais können aufgrund des hohen Grundwasserspiels ohne großen Energieaufwand für die Beregnung angebaut werden. Gerade für die Saatmaiszucht weise das betroffene Gebiet eine Eignung auf, die weltweit nur selten anzutreffen sei. Diese Flächen verlören durch den Bau des Provisoriums dauerhaft ihre landwirtschaftliche Nutzbarkeit. Trotz der lediglich temporären Nutzung des



Provisoriums sei davon auszugehen, dass die baubedingten Gründungsmaßnahmen zu irreversiblen Veränderungen der Bodenqualität und zu einer dauerhaften Veränderung des Grundwasserspiegels führen würden. Diese Veränderungen ließen sich auch durch spätere Rekultivierungsmaßnahmen nicht umkehren (D.II.2.2.6, S. 110 f.; D.III.2.2.2.5, S. 143).

ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zunächst wird darauf hingewiesen, nach der für die Erstellung der UVS einschlägigen Fassung des UVPG das Schutzgut Fläche nicht zu betrachten ist (s. hierzu Vorbemerkung zur Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 14, Kap. 1.1):

„Vorbemerkung: Gemäß der Übergangsvorschrift in § 74 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370), sind Verfahren nach der Fassung des UVPG, die vor dem 16. Mai 2017 galt, zu Ende zu führen, wenn vor diesem Zeitpunkt das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Abs. 1 UVPG eingeleitet wurde. Da das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen (Scoping) für die beantragte Trasse des Pfa 8.0 auf Antrag der DB vom 03.08.2016, aktualisiert mit der Unterlage vom 13.01.2017, hin eingeleitet wurde, ist das Verfahren nach der Fassung des UVPG zu Ende zu führen, die vor dem 16. Mai 2017 galt (im Folgenden UVPG a. F.).“

Die Flächeninanspruchnahme des Vorhabens ist gleichwohl für alle Schutzgüter der UVS von besonderer Relevanz und wird dort jeweils ausgiebig gewürdigt.



Die Flächeninanspruchnahme wird für den PfA 8.0 in Umweltunterlagen dezidiert für die einzelnen Betroffenheiten ermittelt und dann in Abhängigkeit des Erfordernisses ausgeglichen.

Die Begründung der Trassenführung der Antragstrasse beruht auf den in der Planfeststellungsunterlage dargestellten Sachverhalten (Unterlage 1, Kapitel 2.4 und Kapitel 3, dort insbesondere Kapitel 3.3 Trassenabwägung im StA 7). Hierauf wird verwiesen.

Des Weiteren wird unter Bezugnahme auf das angesprochene Kapitel D.II.2.2.6 im Hinblick auf die Untersuchungen festgehalten, dass die damaligen Abschätzungen zur Flächeninanspruchnahme ergeben haben, dass die heutige Antragstrasse (damalige Variante 1) einen ähnlichen Flächenverbrauch aufweist wie die hier geforderte Bündelungsvariante. Auch wenn die Bündelungsvariante dabei eine etwas geringere Flächeninanspruchnahme aufwies, ist hier auf die zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen in Natura 2000 Gebieten in der Größenordnung von 10 ha hinzuweisen.

Nicht zutreffend ist die in Kapitel D.II.2.2.6 ausgewiesene Darstellung, die damalige Variante 1 (Basis heutige Antragstrasse) würde Überholgleise nur zwischen Riegel und Herbolzheim aufweisen. Die damalige Variante 1 wies zwei Überholbereiche zwischen Friesenheim - Lahr sowie zwischen Ringsheim und Kenzingen aus (DB Netz AG, Variantenuntersuchung Kernforderung 2 — Autobahnparallele zwischen Offenburg und Riegel, Erläuterungsbericht (Stand: 13. Mai 2008), S. 31.) Die gezogenen Schlüsse in Kapitel D.II.2.2.6 gehen somit fehl.

Bezüglich des Provisoriums und der dafür erforderlichen Flächeninanspruchnahme weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass ausweislich des LBP die Funktionserfüllung der betroffenen Böden nach dem Rückbau des Provisoriums wieder zur Verfügung stehen. Die für das Provisorium erforderlichen Bodenverdichtungen wurden dahingehend berücksichtigt, dass



nach der Rekultivierung ein Abschlag von 10 % auf den Grundwert der ÖKVO angesetzt wurde (Unterlage 13, Kap. 3.5.2, S. 91).

Zuletzt ist die Forderung nach einer abschnittsübergreifenden UVS zurückzuweisen. Unter einem Projekt im Sinne der UVP-Richtlinie ist der fachplanerische Begriff des Vorhabens und damit der einzelne Planfeststellungsabschnitt zu verstehen (BVerwG, U. v. 28.04.2016, 9 A 9.15, juris Rn. 46 f.). Eine über den PfA 8.0 hinausgehende Betrachtung ist – abgesehen von dem bereits erwähnten vorläufigen positiven Gesamturteil – mit hin nicht erforderlich und wurde von der Vorhabenträgerin zu Recht nicht erstellt.

7. Schalltechnische Untersuchungen

a) Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG

i) Einwendungen

Die Kombinationslösung erweise sich weder im Hinblick auf den Trennungsgrundsatz des § 50 S. 1 BImSchG noch hinsichtlich des infrastrukturellen Bündelungsgebots als abwägungsgerecht. Nach § 50 S. 1 BImSchG seien bei raumbedeutsamen Maßnahmen und Planungen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete, und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Dem Trennungsgrundsatz komme als Abwägungsdirektive ein Gewichtungsvorrang im Rahmen der Abwägung zu. Die Überwindung bzw. Zurückstellung dieses Belangs bedürfe einer besonderen



Rechtfertigung. Das Bündelungsgebot stelle eine abwägungsrelevante Trassierungsvorgabe dar und verlange, dass mehrere lineare Infrastrukturvorhaben möglichst parallel zu führen sind. Hierbei berufen sich die Einwenderinnen auf das Urteil des BVerwG vom 15.12.2016, 4 A 4.15.

Dem Trennungsgrundsatz komme vorliegend besondere Bedeutung zu, denn die Vorhabenträgerin habe sich die Umsetzung der Kernforderung 2 als Ziel gesetzt. Nach dieser seien bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, insbesondere die Eingriffe in den Naturhaushalt, die Flächeninanspruchnahme, die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner zu minimieren. Der Trennungsgrundsatz bezwecke nichts anderes, weshalb es sich bei den vorgenannten Optimierungszielen um spezielle Ausprägungen dieser Planungsvorgabe handele. Der Trennungsgrundsatz und die Bündelungslösung seien mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Der Ausbau der Bestandsstrecke schaffe für die innerörtlichen Gemeinden der Streckengemeinden zusätzliche schädliche Umweltauswirkungen in Form von Lärm, Erschütterungen und Feinstaubbelastung. Betroffen seien insbesondere schutzwürdige Wohn- und Freizeitgebiete. Durch die Bündelungslösung ließen sich zusätzliche Beeinträchtigungen innerhalb der Ortschaften vermeiden; zudem entspreche die Variante der Einwenderinnen dem Bündelungsgebot. Durch die Bündelungslösung betroffene empfindliche Gebiete würden durch eine Trog- bzw. Tunnellage geschützt.

Eine besondere Rechtfertigung für den Ausbau der Bestandsstrecke durch die Ortslagen sei nicht ersichtlich. Die im Bundestagsbeschluss vorgesehene Erhöhung auf 250 km/h könne diesbezüglich nicht als Rechtfertigungsgrund dienen, denn nach der Kernforderung 2 sei eine Erhöhung auf allerhöchstens 230 km/h vorgesehen. Die Erhöhung auf 250 km/h sei erst kurzfristig in den Bundestagsbeschluss aufgenommen worden. Zudem



könne der Bundestagsbeschluss ohnehin keine Bedeutung mehr haben. Auch die gewünschte Entmischung der Verkehre rechtfertigt nicht die vorgeschlagene Antragstrasse. Denn einer Entmischung der Verkehre bedürfte es bei einer entsprechenden technischen Ausstattung der Verbindungsspanne Süd und der Umsetzung der Bündelungslösung nicht. Die Antragstrasse stelle im Hinblick auf den Trennungsgrundsatz des § 50 S. 1 BImSchG und das Bündelungsgebot keine abwägungsgerechte Trassierung dar (vgl. zum Ganzen D.II.2.2.2.1, S. 95 ff.; D.III.2.2.2.1.1, S. 133 f.).

ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden (§ 50 Satz 1 BImSchG – sog. Trennungsgebot).

Zu beachten ist jedoch, dass § 50 BImSchG nur die Funktion einer sogenannten Abwägungsdirektive hat. Das heißt, das Trennungsgebot kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden (BVerwG, U. v. 29.06.2017, 3 A 1.16, juris Rn. 151).

Die Vorgaben des § 50 Satz 1 BImSchG wurden von der Vorhabenträgerin beachtet und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass die Einwenderinnen eine andere Trasse für vorzugswürdig erachten. Zur Verwirklichung der Vorhabenziele stellt die



Antragstrasse nach Abwägungsentscheidung durch die Vorhabenträgerin die geeignetste Variante dar. Aus dem Vortrag der Einwenderinnen ist auch nicht erkennbar, dass die die von ihr favorisierte „Bündelungslösung“ die abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange im Vergleich zur Antragstrasse sachgerechter berücksichtigt und sich mithin gegenüber der Antragstrasse als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die durch die Antragstrasse hervorgerufenen Belastungen durch Lärm durch das vorgesehene Schallschutzkonzept ausgeglichen werden. Unzumutbare erschütterungstechnische Beeinträchtigungen entstehen durch das Vorhaben nicht, sodass auch im Hinblick auf den Erschütterungsschutz die Anforderungen des § 50 Satz 1 BImSchG eingehalten werden. Insbesondere an der ABS kommt es zu einer deutlichen Lärmreduktion, wie sich aus den Differenzlärmkarten (Unterlage 14, Anlage 4, Anhang 5.4.1 – 5.4.3) ergibt. Bezüglich der Ausführungen zum Bundestagsbeschluss und der darin enthaltenen Geschwindigkeitsangabe verweist die Vorhabenträgerin insbesondere auf ihre Ausführungen unter A.IV.6.

b) Gesamtlärmuntersuchung und Schallschutz für Hecklingen

i) Einwendungen

Die Gesamtlärmuntersuchung und deren Anforderungen seien in der schalltechnischen Untersuchung nicht hinreichend konkret dargestellt. Die Prognosehorizonte für den Gesamtlärm seien auf die Jahre 2030 (Zwischenzustand) und 2045 (Endzustand) auszulegen. Zudem seien realistische Zugzahlen zu verwenden (D.II.2.1.3.1.1.4, S. 77).

Die Gesamtlärbetrachtung werde zudem der Kernforderung 2 nicht gerecht. Im Übersichtslageplan Anhang 6.1.1 sei dargestellt, dass das



Provisorium auf der Ostseite mit einer Lärmschutzwand in Höhe von 4,50 m abgeschirmt werden solle, um die Ortschaft Hecklingen zu schützen. Nach Rückbau des Provisoriums sei aber auf Höhe Hecklingen kein Schallschutz mehr vorgesehen. Die fehlende Lärmschutzwand im Endzustand obwohl die RTB deutlich näher an Hecklingen liege als das Provisorium sei ein Indiz dafür, dass die Gesamtlärbetrachtung nicht durchgeführt worden sei. Dies sei entsprechend nachzuholen (D.II.2.1.3.1.2.1, S. 80).

ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat mit Anlage 14 zur Unterlage 14 eine schalltechnische Untersuchung zur Gesamtlärmbelastung vorgelegt. Ergebnis der Gesamtlärmuntersuchung ist, dass die entstehenden Zusatzbelastungen durch die umfangreichen Schallschutzmaßnahmen derart kompensiert werden, dass für die Anwohner keine zusätzliche Lärmbelastung entsteht (vgl. Unterlage 14, Anlage 14, Kap. 8, S. 46). Aufgrund der Ergebnisse der Gesamtlärmuntersuchung der Vorhabenträgerin ist die Behauptung, die Planunterlagen würden der Kernforderung 2 nicht gerecht, nicht nachvollziehbar. Im Gegensatz zur Behauptung der Einwenderinnen kommt es durch das Vorhaben in den Ortslagen zu keiner zusätzlichen Lärmbelastung. Somit werden sowohl die rechtlichen Anforderungen erfüllt als auch die Inhalte der Kernforderung 2 berücksichtigt.

Die Argumentation der Einwenderinnen, eine Lärmschutzwand, die während des Zwischenzustands mit Betrieb des Provisoriums vorhanden sei, im Endzustand jedoch nicht, deute darauf hin, dass keine Gesamtlärmuntersuchung durchgeführt wurde, ist ebenso nicht nachvollziehbar. Die Vorhabenträgerin hat für jeden Betriebszustand die Auswirkungen des Vorhabens ermittelt und – sofern notwendig – entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen. Dass Lärmschutzwände nur für bestimmte



Betriebszustände notwendig sind, ist das Ergebnis der jeweiligen Lärm-schutzberechnungen und nicht zu beanstanden.

c) Anwendung RLS 90 oder RLS 19

i) Einwendungen

Bei der Berechnung des Straßenverkehrs sei nicht die inzwischen außer Kraft getretene RLS-90, sondern die RLS-19 anzuwenden (D.II.2.1.3.1.2.1, S. 78).

ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Für den PfA 8.0 ist nach wie vor die RLS-90 einschlägig. Gemäß § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV ist diese weiterhin anzuwenden, wenn vor dem Ablauf des 01. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt worden ist. Der Antrag auf Planfeststellung wurde vorliegend am 15.10.2020 und somit vor dem Stichtag des 01. März 2021 gestellt. Aus diesem Grund ist entgegen der Auffassung der Einwenderinnen weiterhin die RLS-90 anzuwenden.

d) Flachstellenproblematik

i) Einwendungen

Die Gesamtlärbetrachtung sei nicht auf den Anwendungsbereich der Anlage 2 der 16. BImSchV i. e. S. begrenzt. Nach Maßgabe der Kernforderung 2 seien Lärmbelastungssituationen möglichst realitätsnah zu betrachten. Hierzu würde es gehören, die sog. Flachstellenproblematik fachlich anders zu behandeln. Die Flachstellenproblematik habe folgenden



Hintergrund: Selbst bei Austausch der „lauten“ Klotzbremsen mit Graugusssohlen (GG-Sohlen) durch sogenannte LL-Sohlen, bleibe die Verbesserung begrenzt, solange in den Güterzügen noch Waggons mit „alter Bremstechnik“ zum Einsatz kämen. Durch den Einsatz von Zügen mit neuen Waggons aber alter Bremstechnik komme es aufgrund unterschiedlicher Bremskurven vermehrt zu einem Blockieren einzelner Radsätze. Dies könne zu einem Gleiten der Räder führen. Da die Räder aus einer weicheren Legierung als die Schiene bestünden, werde das Rad an der Stelle, an der es über die Schiene gleite, abgenutzt und es entstünden Flachstellen, welche zu einer deutlich höheren Lärmbelastung führen. Wenn sich in gemischten Güterzügen auch an den Waggons mit neuer Bremstechnologie Flachstellen gebildet hätten, würden diese auch Lärm verursachen, wenn diese Waggons zu Zügen zusammengefügt werden, in denen keine GG-Sohlen vorhanden seien. Die Einwenderinnen verweisen diesbezüglich auf das vom Umweltbundesamt begleitete und vom BMU finanzierte Forschungsprojekt „Messung von Flachstellen und Ermittlung eines akustischen Instandhaltungskriteriums“. Die in der schalltechnischen Untersuchung getroffene Aussage, die LL-Sohle und die K-Sohle stellten eine technisch ausgereifte Lösung zur Minderung von Rollengeräuschen dar, müsse auch vor dem Hintergrund die Flachstellenproblematik betrachtet werden (D.II.2.1.3.1.2.1, S. 79).

ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Flachstellen sind im Eisenbahnverkehr zwar nicht vollends zu vermeiden. Die ordnungsgemäße Behandlung von Flachstellen wird aber durch entsprechende Regelwerke sichergestellt (DB-Richtlinie 438.0000). Gemäß diesem Regelwerk werden die bei der Bereitstellung und Zugbildung oder in der Werkstatt identifizierten Flachstellen unter Beachtung der geltenden Vorgaben behoben. Wird eine Flachstelle im laufenden Zugbetrieb identifiziert, kann diese



erst nachgelagert behoben werden, da ein Herauslösen eines Wagens betriebstechnisch nicht realisierbar ist. Durch die entsprechenden Regelwerke ist jedoch sichergestellt, dass keine großen Schäden durch Flachstellen entstehen und auch keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Flachstellen hervorgerufen werden. Eine weitergehende Betrachtung ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht erforderlich.

Im Übrigen liegt mit der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV – Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) ein vom Gesetz- und Verordnungsgeber einheitlich vorgegebener Maßstab für die Beurteilung von Emissionen aus dem Schienenverkehr vor, der auch den Zustand der Radlaufflächen als Radrauheit berücksichtigt. Einen Grund dafür von diesem gesetzlich vorgegebenen Regelwerk abzugehen, lassen die Ausführungen der Einwenderinnen nicht erkennen.

e) Kein Rückbau errichteter Lärmschutzwände

i) Einwendungen

Die Planungen der Vorhabenträgerin seien dahingehend widersinnig, dass während der Ausbauphase 1 errichtete Schallschutzwände im Bereich Kenzingen nach Abschluss dieser Bauphase wieder vollständig oder teilweise zurückgebaut werden. Als Begründung werde im Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin ausgeführt, dass im Endzustand keine Güterzüge auf der ABS verkehrten. Dies sei aber unzutreffend, da nach auch nach Rückbau des Provisoriums Güterzüge auf der ABS verkehrten. Doch selbst unterstellt es würden im Endzustand nur wenige Güterzüge auf der ABS verkehren, wäre es verfehlt, einmal errichteten Lärmschutz wieder zurückzubauen (D.II.2.1.3.2.2, S. 81).



ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Bezüglich der aus Sicht der Vorhabenträgerin zutreffenden Verkehrsprognose und der Annahme, dass nahezu keine Güterzüge auf der ABS verkehren, verweist die Vorhabenträgerin zur Vermeidung von Redundanzen auf ihre Ausführungen unter A.V. Bezüglich der angesprochenen Schallschutzwand ist darauf hinzuweisen, dass diese nach Berechnungen der Vorhabenträgerin im Endzustand nicht mehr notwendig ist, um den Vollschutz sicherzustellen. Insofern ergibt sich auch keine Rechtfertigung für eine 6 m hohe Schallschutzwand in Kenzingen. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen ihrer Planungen alle öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen (§ 18 Abs. 1 Satz 2 AEG). Neben dem Belang Immissionsschutz sind dabei auch Aspekte wie Landschaftsbild/Stadtbild, Verschattungen etc. zu berücksichtigen. Dadurch, dass nach dem Rückbau des Provisoriums aufgrund der dann überwiegend auf der NBS verkehrenden Güterzüge kein Erfordernis für eine Lärmschutzwand besteht, ist nach Abwägung aller Belange der Rückbau der für den Zwischenzustand erforderlichen Schallschutzwand sachgerecht.

f) Lärmvorsorge in Hecklingen

i) Einwendungen

Bezüglich Hecklingen sei festzuhalten, dass der Nachweis, es bestehe kein Anspruch auf Lärmvorsorge an der Rheintalbahn im Endzustand nicht hinreichend erbracht worden sei. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung sei für Bereiche, in denen kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge bestehe, in denen aber die Grenzwerte der 16. BImSchV gleichwohl überschritten würden, lediglich Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m vorgesehen. Selbst wenn die Voraussetzungen für einen



Neubau oder eine wesentliche Änderung an der Rheintalbahn nicht vorlägen, seien nach einer korrekten Verkehrsprognose die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten, weshalb auch entsprechender Schallschutz vorzusehen sei (D.II.2.1.3.1.2.1, S. 80).

ii) Erwiderung

Die pauschale Behauptung, ein fehlender Anspruch auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV sei nicht hinreichend begründet worden, wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat sich hinsichtlich des Anwendungsbereichs an die gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV gehalten. Gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV gilt die Verordnung für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen. Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn (1) ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder (2) durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist zudem wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt jedoch nicht in Gewerbegebieten.

Nach diesen gesetzlichen Voraussetzungen besteht in Hecklingen kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV. Hecklingen liegt in einem Bereich an der ABS, in welchem im Zuge des PfA 8.0 mangels baulichen Eingriffs keine wesentlichen Änderungen im Sinne der 16. BImSchV vorgesehen sind. Dass die Vorhabenträgerin das geltende Recht unzutreffend angewendet hat, ist weder konkret vorgetragen noch ersichtlich. Weiterer Ausführungen bedarf es aus Sicht der



Vorhabenträgerin daher nicht. Unabhängig davon, dass im Bereich Hecklingen kein Anspruch auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV besteht, wird die Vorhabenträgerin in den Bereichen, in denen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, Schallschutzmaßnahmen in Form von maximal 3,0 m hohen Lärmschutzwänden vorsehen. Wie dem Anhang 6.4.3 zur Unterlage 17.1 zu entnehmen ist, kommt es im Bereich Hecklingen im Endzustand (mithin mit der vorgesehenen Lärmschutzwand von 3,0 m Höhe) zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV. Somit ist unabhängig von der Frage, ob im Bereich Hecklingen überhaupt ein Anspruch auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV besteht, sichergestellt, dass es durch das Vorhaben zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen durch den Betriebslärm kommt. Über das derzeit in den Planunterlagen enthaltene Schallkonzept hinausgehende Schallschutzmaßnahmen werden von der Vorhabenträgerin abgelehnt.

g) Widersprüchliche Angaben zu den Lärmschutzwänden

i) Einwendungen

In den offengelegten Unterlagen fänden sich teils widersprüchliche Angaben zu Schallschutzwänden. So sei in Tabelle 4 des Erläuterungsberichts die Schallschutzwand BW-Nr. 204 doppelt genannt, jedoch mit unterschiedlichen Streckenangaben. Nach den Angaben im Erläuterungsbericht bestehe die Wand aus zwei Teilen, zwischen denen eine Lücke bestehe. Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses handelt es sich um eine durchgehende Wand. Im dazugehörigen Lageplan sei die Wand aus drei Teilstücken bestehend dargestellt. Die Angaben seien auf Konsistenz zu prüfen (D.II.2.1.3.1.2.3, S. 82).



ii) Erwiderung

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die Schallschutzwand Nr. 204 ausweislich des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 4, lfd. Nr.204, S. 23) Öffnungen im Bereich des EG und für die Bahnsteigzugänge enthält. Es ist somit unzutreffend, dass im Bauwerksverzeichnis eine durchgehende Wand angegeben ist. Die Vorhabenträgerin wird gleichwohl die Angaben zur Schallschutzwand Nr. 204 im Erläuterungsbericht und im Lageplan entsprechend der Ausführungen im Bauwerksverzeichnis anpassen.

8. Erschütterungstechnische Untersuchung

a) Darstellung der DIN 4150-2 und der RiL 820.2050

i) Einwendungen

Die Vorhabenträgerin habe in ihren Planunterlagen die maßgebliche DIN 4150 (Teil 1 und Teil 2) inhaltlich darzustellen, damit diese von der Öffentlichkeit und den Betroffenen nachvollzogen werden können. Dies gelte auch für die DB-Richtlinie 820.20500. Hintergrund sei, dass die Inhalte der genannten Regelwerke nicht öffentlich einzusehen sind (D.II.2.1.3.1.3.1, S. 83).

ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin ist nicht verpflichtet, die DIN sowie die genannte Richtlinie zur Verfügung zu stellen. Woraus sich ein entsprechender Anspruch ergeben soll, tragen die Einwenderinnen nicht vor. Die Vorhabenträgerin hat die für die Beurteilung relevanten Inhalte der Regelwerke in den Planunterlagen (Unterlage 17.3) dargestellt. Die kompletten Regelwerke sind von der



Vorhabenträgerin nicht zur Verfügung zu stellen. Es steht den Einwenderinnen frei, die DIN-Normen beim Beuth-Verlag gegen Entgelt zu erwerben. Für die Beurteilung des Vorhabens sind die Angaben in den Planunterlagen völlig ausreichend. Eine diesbezügliche Ergänzung wird von der Vorhabenträgerin abgelehnt.

b) Zugzahlen

i) Einwendungen

Die Annahme, auf der ABS werde künftig kein oder nur in geringem Maße Güterverkehr stattfinden, sei verfehlt. Gerade im Hinblick auf die erschütterungstechnische Untersuchung wirke sich die aus Sicht der Einwenderinnen rechtlich nicht umsetzbare vollumfängliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die NBS schwerwiegend aus. Die Annahme der Vorhabenträgerin, weder durch die NBS noch durch die ABS seien relevante erschütterungstechnische Auswirkungen zu erwarten, sei unzutreffend. Ebenso unzutreffend sei die Annahme der Vorhabenträgerin, die Zahl der Zugbewegungen würde sich ab Errichtung des Provisoriums um 82 Prozent reduzieren, sodass für die Einwohner Hecklingens keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten seien. Würde die Vorhabenträgerin realitätsnahe Zugzahlen für das Jahr 2030 zugrunde legen und zudem erkennen, dass bei Nachfrage auch auf der ABS deutlich mehr Güterzüge verkehren würden, könnte sie sich einer gewissenhaften erschütterungstechnischen Untersuchung nicht verweigern (D.II.2.1.3.1.3.2, S. 83 ff.).

ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat ihren Planungen eine sachgerechte und realistische Zugzahlenprognose zugrunde gelegt. Für weitere Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter



A.V verwiesen. Unter Berücksichtigung der realistischen Zugzahlenprognose sind die Ergebnisse der erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 17.3) sachgerecht.

c) Durchführung von Ausbreitungsberechnungen

i) Einwendungen

Aufgrund der Tatsache, dass auf der NBS zunächst noch Güterverkehr verkehren werde, bis die Planfeststellungsabschnitte im StA 7 errichtet sind, bedürfe es erschütterungstechnischer Ermittlungen für konkrete einzelne Objekte (D.II.2.1.3.1.3.3, S. 85).

ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Ortsbereich Kenzingen liegt zum Großteil in den nördlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitten, in denen dann auch – sofern erforderlich – entsprechende Untersuchungen durchgeführt werden. Das im PfA 8.0 liegende Mischgebiet liegt in einiger Entfernung zur Trasse, sodass das erschütterungstechnische Konfliktpotenzial als äußerst gering einzustufen ist. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass zunächst noch Güterzüge auf der ABS verkehren werden, bis der Streckenabschnitt 7 in Betrieb genommen wird. Weitergehende Betrachtungen sind daher aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht erforderlich.



d) Korrektur inkonsistenter Angaben

i) Einwendungen

In der erschütterungstechnischen Untersuchung seien inkonsistente Angaben enthalten. Die Anzahl der Züge variiere von Seite 28 zu Seite 29. Dabei sei nicht nachvollziehbar, wie die Nutzung des Provisoriums südlich von Kenzingen die Zahl der Güterzüge, die durch Kenzingen verkehrten, ändern solle. Die Ausführungen in der erschütterungstechnischen Untersuchung seien zudem sehr pauschal und missverständlich, insbesondere der Hinweis, eine Konfliktfreiheit in der Nacht bedeute eine Konfliktfreiheit am Tag. Darüber hinaus ginge die erschütterungstechnische Untersuchung davon aus, dass die Züge auf der ABS im Bereich Kenzingen lediglich 200 km/h fahren würden. An vielen anderen Stellen der Planunterlagen werde jedoch ausgeführt, dass die Rheintalbahn in Kenzingen auf 250 km/h ertüchtigt werde (D.II.2.1.3.1.3.4, S. 85 f.).

ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat in der erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 17.3) auf Seite 28 die realistischen Zugzahlen für den Prognose-Nullfall und auf den folgenden Seiten die realistischen Zugzahlen für den Prognose-Planfall sowohl im Zwischenzustand als auch im Endzustand angegeben. Die von den Einwanderinnen behaupteten Unklarheiten können von der Vorhabenträgerin nicht nachvollzogen werden. Bezüglich der Geschwindigkeit merkt die Vorhabenträgerin folgendes an: In den zweispurigen Abschnitten wird die ABS zwischen Kenzingen und Freiburg auf 200 km/h ertüchtigt, nördlich von Kenzingen-Hecklingen in den Bereichen, in denen sich auch die gesonderten Streckengleise für den ÖPNV befinden, erfolgt eine Ertüchtigung auf 250 km/h. Diese Voraussetzungen wurden dementsprechend



den schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen zugrunde gelegt.

e) Erschütterungen während der Bauzeit

i) Einwendungen

Die Vorhabenträgerin hätte unter Berücksichtigung der Kernforderung 2, nach der die Belastungen der Anwohner und die für den Baustellenbetrieb erforderlichen Flächen zu minimieren sind, eine aussagekräftige Bauablaufplanung zu den Planfeststellungsunterlagen nehmen müssen. Allgemeine Ausführungen zum Bauablauf seien nicht ausreichend. Daher sei eine detaillierte und aussagekräftige Bauablaufplanung vorzulegen. Dies gelte auch ohne Berücksichtigung der Kernforderung 2. Denn es handle sich um eine Bauablaufplanung außergewöhnlichen Umfangs, welche die Grenzen einer unproblematischen technischen Ausführungsplanung überschreite. Durch die 20 Jahre andauernde Bauphase würden mannigfaltig abwägungserhebliche Belange berührt. So werde die Anzahl der Gleise verdoppelt, alle Kreuzungsbauwerke würden abgerissen und neu errichtet bzw. erheblich umgestaltet, ein gewaltiges Provisorium werde errichtet und wieder zurückgebaut. Darüber hinaus werde jahrelang Schienenersatzverkehr notwendig werden. Dass abwägungserhebliche Belange betroffen sind, sehe die Vorhabenträgerin nicht anders, denn sie habe eine schalltechnische Untersuchung für den Zwischenzustand – Betrieb des Provisoriums – vorgelegt. Die Vorhabenträgerin habe die gesamte Bauphase umfassend und konkret darzustellen (D.II.2.1.3.1.4.1, S. 87 f.).

Erschütterungstechnische Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb würden durch die Vorhabenträgerin weder bewertet noch dargestellt, ebenso wenig fänden sich in den Planunterlagen Ausführungen zum sekundären Luftschall aus dem Baubetrieb. Die Vorhabenträgerin habe



entsprechende Bewertungen in ihre Unterlagen aufzunehmen. Darzustellen seien auch Maßnahmen in der Folge der unmittelbaren Bautätigkeit i.e.S. wie etwa Ausweisung, Vorbereitung von Strecken und Durchführung des Schienenersatzverkehrs. Die konkreten Folgen dieser Erschwerungen des regionalen Nahverkehrs seien darzustellen und zu bewerten. Wichtig sei, dass im Regelbaubetrieb keine Bauarbeiten im Nachtzeitraum stattfänden (D.II.2.1.3.1.4.2, S. 88 f.).

ii) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Details zur Durchführung des Bauablaufs können erst nach Vergabe der Maßnahme an die bauausführenden Firmen festgelegt werden, wenn deren konkreter Bauablaufplan feststeht. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass der Bauablauf (auch) von internen Randbedingungen wie zeitlichen, logistischen ressourcen-spezifischen und wirtschaftlichen Aspekten abhängig ist.

Der grundsätzliche Bauablauf ist in Unterlage 1, Kap. 8.2 (Seiten 130 bis 138) beschrieben. Das gewählte Baufeld entspricht dabei den Regeln der Technik.

Weitergehende Ausführungen sind im Rahmen der Planfeststellung nicht erforderlich. Zwar fordert der Grundsatz der Problembewältigung, dass grundsätzlich alle durch das festzustellende Vorhaben verursachten Konflikte schon im Planfeststellungsbeschluss gelöst werden. Davon ist aber hinsichtlich der Bauausführung eine Ausnahme anzuerkennen. Diese darf aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, wenn sie lediglich technische, nach dem Stand der Technik lösbare Probleme aufwirft und gewährleistet ist, dass die dem Stand der Technik entsprechenden Vorgaben beachtet werden (BVerwG, U. v. 08.09.2016, 3 A 5.15, juis Rn. 27). So liegt der Fall im hier gegenständlichen PfA 8.0.



Die Vorhabenträgerin weist zudem ergänzend darauf hin, dass im PfA 8.0 in keiner Ortslage die Anzahl der Gleise verdoppelt wird und als kreuzende Straße nur die Gemeindestraße Hecklingen – Riegel betroffen ist, die über einen Zeitraum von ca. 15 Monaten gesperrt sein wird. Im Ergebnis betrifft der Vortrag der Einwenderinnen die weiter nördlich liegenden Planfeststellungsabschnitte und wird daher als unsubstantiiert zurückgewiesen.

Ebenso ist nach Auffassung der Vorhabenträgerin eine weitergehende Untersuchung zu den baulichen Erschütterungen nicht erforderlich, da nach fachgutachterlicher Bewertung keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind. Die Bauarbeiten im PfA 8.0 bestehen überwiegend aus erschütterungsarmen Bauverfahren, wie z.B. Erdarbeiten, Gleisarbeiten etc. Erschütterungsintensive Bauarbeiten wie Rammarbeiten finden lediglich bei der Errichtung von Schallschutzwänden, Galerie- oder Brückenbauwerken und somit nur kurzzeitig statt. Bauerschütterungen wirken nur kleinräumig um die eigentliche Baustelle. Durch den relativ großen Abstand der Mehrheit der Gebäude im PfA 8.0 sind Gebäudeschäden und unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft nicht zu erwarten.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht durch die erforderlichen LKW-Fahrten auf den Baustraßen bzw. durch die Ortslagen. Fahrten mit gummbereiften Fahrzeugen sind nicht erschütterungsintensiv, sodass auch durch die LKW-Fahrten und einen ggf. erforderlichen Schienenersatzverkehr keine erheblichen Bauerschütterungen zu erwarten sind.

Zuletzt weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die Bauarbeiten – wie von den Einwenderinnen zutreffend angemerkt – im Regelfall im Tagzeitraum stattfinden.



9. Feinstaubuntersuchungen

a) Einwendungen

Die Vorhabenträgerin habe nachzuweisen, dass die Grenzwerte für Feinstäube eingehalten werden. Die bloße Unterstellung der Vorhabenträgerin reiche nicht aus. Der Betrachtung der Feinstäube sei eine belastbare Verkehrsprognose zugrunde zu legen. Die Annahme der Vorhabenträgerin, in den Siedlungsbereichen und mithin in den besonders sensiblen Bereichen verkehrten keine Güterzüge mehr, sei nicht haltbar. Zudem gehe die Vorhabenträgerin selbst davon aus, dass zumindest während des Betriebs des Provisoriums weiterhin Güterzüge, welche vorrangig zum Entstehen von Feinstaubbelastungen beitragen, durch Kenzingen fahren würden. Neben dem Güterverkehr auf der ABS führe die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 250 km/h zu einer enormen Aufwirbelungsenergie, weshalb es einer konkreten Bewertung der entstehenden Feinstäube bedürfe.

Bezüglich der Bauphase sei nicht auszuschließen, dass trotz der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen wie z.B. der Befeuchtung zur Staubbindung, die Grenzwerte für Feinstäube überschritten würden.

Die von der Vorhabenträgerin anzustellende Bewertung habe sich an der Kernforderung 2 zu orientieren, wonach Belastungen für die Anwohner zu minimieren seien (vgl. zum Ganzen D.II.2.1.3.2, S. 89 f.).

Bei der Bündelungslösung lägen die Baumaßnahmen außerhalb der Siedlungsberieche, sodass die anfallenden Feinstaubimmissionen durch technische Maßnahmen besser absorbiert werden könnten (D.III.2.2.1.3.2, S. 132).



b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Bezüglich der Frage der belastbaren Verkehrsprognose verweist die Vorhabenträgerin auf ihre Ausführungen unter A.V. Unabhängig von der Frage der Verkehrsprognose sind die Einwendungen aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht berechtigt. Durch das Vorhaben sind keine Gesundheitsschäden durch Feinstaub zu erwarten. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen und Luft wurden umfassend im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung untersucht (Unterlage 14, Kap. 2.5.3.2, S. 484 ff.).

Die als besonders gesundheitsschädlich geltenden Rußpartikel sind vornehmlich auf den Betrieb von Verbrennungsmotoren zurückzuführen, im Verkehrsbereich also auf den Abgasausstoß von Kraftfahrzeugen. Diese lokalen verbrennungsbedingten Emissionen werden auf elektrifizierten Strecken nahezu vollständig vermieden. Feinstaubemissionen durch den Schienenverkehr entstehen vor allem durch den Abrieb von Rädern, Schienen und Bremsen. Dieser Schienen- und Bremsabrieb besteht vor allem aus Partikeln im oberen PM₁₀ Bereich. Es ist zu erwarten, dass ein Großteil der Partikel zum Teil im Bahnkörper verbleibt oder sich unweit der Trasse ablagert, zu der die Menschen – außerhalb von Bahnhöfen – keinen Zugang haben.

Die Vorgaben für die Zulassung von Materialien u.a. für Bremsen von Schienenfahrzeugen sollen sicherstellen, dass keine gesundheitsschädlichen Inhaltsstoffe freigesetzt werden.

Die Zulassung von Materialien für Bremskomponenten und -bauteile in bzw. an Schienenfahrzeugen ist in Europa einheitlich geregelt, insbesondere in der REACH-Verordnung, worauf auch das nachgeschaltete „Technische Regelwerk“ Bezug nimmt. Nach der REACH-Verordnung ist der Einsatz von gesundheitsgefährdenden Stoffen beschränkt und teilweise untersagt, insbesondere und von Asbest. Bei der Verwendung zugelassener



gefährlicher Stoffe sind zum Schutz von Menschen und Umwelt zudem immer die Vorgaben des Sicherheitsdatenblattes einzuhalten.

Dies betrifft demzufolge alle auf dem Netz der Vorhabenträgerin verkehrenden Schienenfahrzeuge unabhängig von dem jeweiligen Eigentümer oder Herkunftsland.

Soweit es Fahrzeuge der Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns betrifft, wird in den technischen Einkaufsbedingungen für Bremsbauteile die Einhaltung der aufgeführten gesetzlichen Regelungen gefordert.

Nach § 27 Abs. 1 der 39. BImSchV sind die zuständigen Behörden zur Aufstellung von Luftreinhalteplänen für Gebiete oder Ballungsräume mit Überschreitungen eines Immissionsgrenzwertes verpflichtet. Demgegenüber enthält die 39. BImSchV jedoch keine vorhabenbezogenen Immissionsgrenzwerte. Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist daher auch keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Eisenbahnvorhabens (vgl. BVerwG, U. v. 11.10.2017, 9 A 14.16, juris Rn. 120). Die Verwirklichung des Vorhabens schließt es auch nicht aus, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung eingehalten werden können. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen besondere Umstände vorliegen, die hier nicht gegeben sind. Der Anteil des durch den Schienenverkehr emittierten Feinstaubes liegt mit weniger als 3 % am gesamten Aufkommen in Deutschland in einem sehr geringen Bereich. Eine wesentliche Beeinflussung der Gesamtsituation an relevanten Immissionspunkten bezogen auf das Schutzgut „Luft“ ist durch das Vorhaben daher nicht zu erwarten.

Der Ausbau des öffentlichen Schienenverkehrs und damit die Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs dient zudem letztlich auch der Verbesserung der Luftqualität: Die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene trägt gerade dazu bei, die Straßenverkehrsimmissionen zu minimieren, von denen primär Beeinträchtigungen der Luftqualität ausgehen.



Angesichts der beschriebenen mangelnden Anhaltspunkte für unzumutbare Immissionen aus dem Bahnbetrieb besteht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kein Regelungsbedarf.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen wird die Behauptung, lediglich durch die Bündelungslösung entstünden keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Feinstaub, zurückgewiesen.

10. Hochwasserschutz

a) Einwendungen

Die technischen Planungen der Vorhabenträgerin seien im Hinblick auf einen ausreichenden Hochwasserschutz problematisch. In der hydraulischen Untersuchung werde für die Eisenbahnüberführung Alte Elz bei HQ100 ein Freibord von 60 cm zugrunde gelegt. Im Bauwerksplan sei hingegen ein Freibord von lediglich 50 cm dargestellt. Die Differenz sei im Hinblick auf die Gefahrenkarte zu klären.

An der Eisenbahnüberführung Kreitelz sei lediglich ein Freibord von 8 cm ausgewiesen. Dieser minimale Wert sei unzureichend und vor dem Hintergrund der jüngsten Hochwasserereignisse anzupassen (D. II. 2.1.4, S. 90 f.).

b) Erwidern

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass anhand Anlage 4 der Unterlage 20 zu erkennen ist, dass der Freibord zwischen Referenzzustand und Planzustand bezogen auf Bauwerk Nr. 131 unverändert bei 0,6 m bleibt. Die Angabe von 0,5 m ist unzutreffend und wird im weiteren Verfahren in den Planunterlagen korrigiert.



Im Hinblick auf das Bauwerk-Nr. 132 ist festzuhalten, dass ausweislich der Anlage 4 der Unterlage 20 der Freibord zwischen Referenzzustand und Planzustand nahezu unverändert bleibt (0,10 m zu 0,08 m).

Eine wesentliche Verschlechterung der Hochwassersituation bezogen auf die Bauwerke Nr. 131 und 132 kann somit nicht festgestellt werden.

VIII. Weitere Aspekte im Vergleich der Antragstrasse mit der Bündelungslösung

1. Bedarf für Bündelungslösung (Stichworte: überschießender Bedarf, Überholstrecken auf ABS ausreichend)

a) Einwendungen

Das von der Vorhabenträgerin bemühte Argument, die viergleisige Bündelungslösung überschieße den Bedarf, sei nicht haltbar (D.I., S. 25).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin weist erneut darauf hin, dass die (viergleisige) Bündelungslösung die Vorhabenziele nicht erfüllt und als anderes Vorhaben einzustufen ist. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass eine viergleisige Bündelungslösung sehr wohl einen überschießenden Bedarf darstellt. Die Vorhabenträgerin hat bei der Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens ein realistisches Betriebsprogramm zugrunde gelegt. Das bedeutet, dass für das Jahr 2030 kein zusätzlicher Verkehr zu erwarten ist. Gleichwohl besteht sowohl für die NBS als auch für die ABS die Möglichkeit, dass weitere Verkehre aufgenommen werden. Sollte sich der Verkehr auf der Strecke zukünftig erhöhen und deutlich von der in den Planfeststellungsunterlagen zugrunde gelegten Prognose abweichen, besteht für die Betroffenen gemäß § 75 Abs. 2



Satz 2 VwVfG ein Anspruch auf weitere Schutzvorkehrungen. Durch den Bau der NBS und die damit einhergehende Verlagerung des Güterverkehrs werden auf der ABS Kapazitäten für den Personenverkehr geschaffen (Unterlage 1, Kap. 1.2.2, S. 39). Durch den Wegfall des Güterverkehrs auf der ABS werden hinreichend Kapazitäten frei, um ein vernünftiges und attraktives Nahverkehrsangebot zu ermöglichen. Ein über den viergleisigen Ausbau in Form der Antragstrasse hinausgehender Bedarf ist hingegen nicht erkennbar und wird auch seitens der Einwenderinnen lediglich behauptet. Das Argument, die Bündelungslösung überschieße den Bedarf ist daher aus Sicht der Vorhabenträgerin weiterhin zutreffend. Doch selbst unterstellt, das Argument der Vorhabenträgerin sei nicht (länger) haltbar, führt dies nicht dazu, dass die Bündelungslösung eine sachgerechte Alternative zur Antragstrasse darstellen würde, gerade da die Bündelungslösung ein Aliud zur Antragstrasse darstellt.

2. Umweltauswirkungen

a) Einwendungen

Im Hinblick auf die Vorgaben des Natur- und Artenschutzrechts bestünden keine Bedenken im Hinblick auf die Bündelungslösung. Hierfür legen die Einwenderinnen eine umweltfachliche Voreinschätzung des Büros faktorgrün vor. Diese komme zu folgendem Ergebnis:

„Insgesamt bestehen auf Grundlage der hier betrachteten geschützten Bereiche vorab keine Argumente, welche gegen die weitere Verfolgung der vorgestellten „Bündelungslösung“ sprechen. Es ist anzunehmen, dass im Bereich der Trasse entlang der BAB5 eine stärkere Beeinträchtigung insbesondere von Natura 2000-Gebieten zu erwarten wäre. Durch die Umsetzung einer Tunnellösung lassen sich diese Beeinträchtigungen von



Natura 2000-Gebieten voraussichtlich etwas vermindern. Ob eine Verträglichkeit der Bündelungslösung mit den Erhaltungszielen der betreffenden Natura 2000-Gebieten besteht, ist im Rahmen einer Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung zu untersuchen. Entlang der Rheintalbahn treten bei Umsetzung der Kombinationslösung und Ausbau der Trasse Beeinträchtigungen auf, welche verschiedene geschützte Bereiche, darunter voraussichtlich auch das VSG „Kinzig-Schutter-Niederung“ sowie die FFH-Gebiete „Taubergießen, Elz und Ettenbach“ und „Untere Schutter und Unditz“ betreffen. Bei Umsetzung der Bündelungslösung würden diese zusätzlichen Beeinträchtigungen an der Rheintalbahn entfallen.“ (D.III.2.2.1.2, S. 120).

Für die naturschutzfachlichen Untersuchungen zur Bündelungslösung wurde unterstellt, dass der benötigte Streifen an der BAB 5 eine Breite von rund 45 m (ab Standstreifen der BAB 5) aufweise. Die genaue Anzahl an benötigten Gleisen sei noch festzulegen. Die Bündelungslösung weise eine größere Gesamtbreite im Vergleich zur Antragstrasse auf. Außerdem bedinge die Bündelungslösung eine erhöhte bauzeitliche und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme. Die vermehrte Gründung von Bauwerken in das Grundwasser sei nicht ausgeschlossen. Zudem könne bei dem Bau von mehr als zwei Gleisen eine erhöhte Zerschneidungswirkung für verschiedene Artengruppen eintreten. An der Rheintalbahn komme es jedoch zu keinen weiteren Beeinträchtigungen.

Die Bauwerke für Gewässerquerungen wären breiter, was Auswirkungen auf die Oberflächengewässer haben könne. Durch die Verlagerung des Güter- und Personenfernverkehrs an die BAB 5 komme es bei der Bündelungslösung in diesen Bereichen zu stärkeren betriebsbedingten Auswirkungen. Diese Wirkungen fielen jedoch an der bestehenden Rheinbahn entsprechend geringer aus (D.III.2.2.1.2.1, S. 121).

Im Trassenverlauf der BAB 5 befänden sich zahlreiche gesetzlich geschützte Offenland- und Waldbiotope. Zumeist handele es sich um



Gehölzbiotope, teilweise aber auch um Nasswiesen. Durch die Bündelungslösung ergebe sich eine stärkere Beeinträchtigung in diesen Bereichen im Vergleich zur Antragstrasse. Zudem würde durch die Bündelungslösung in einzelnen Fällen in Biotope eingegriffen, in die durch die Antragstrasse nicht eingegriffen werde (D.III.2.2.1.2.2.1, S. 122).

Durch eine autobahnparallele Trasse seien die Vogelschutzgebiete „Kinzig-Schutter-Niederung“ und „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ betroffen und erhebliche Beeinträchtigungen seien durch die Antragstrasse nicht auszuschließen. Durch die Bündelungslösung würden diese Vogelschutzgebiete zusätzlich betroffen. Es komme zu einer erhöhten Flächeninanspruchnahme. Eine stärkere Beeinträchtigung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen sei nicht auszuschließen. Ob diese Faktoren im Hinblick auf die Erhaltungsziele eine erhebliche Beeinträchtigung darstellten, sei im Rahmen einer Verträglichkeitsstudie zu prüfen. Durch die Umsetzung einer Tunnellösung ließen sich die Beeinträchtigungen der Gebiete voraussichtlich verringern. Das Schutzgebiet „Kinzig-Schutter-Niederung“ grenze an die bestehende Rheintalbahn an. Bei Umsetzung der Bündelungslösung sei im Bereich der ABS mit einer Verminderung der Beeinträchtigungen im Vergleich zur Antragstrasse zu rechnen (D.III.2.2.1.2.2.2, S. 122 f.).

Durch eine autobahnparallele Trasse seien zudem die FFH-Gebiete „Untere Schutter und Unditz“ sowie „Taubergießen, Elz und Ettenbach“ betroffen. Beide Gebiete setzten sich aus mehreren Teilflächen zusammen. Erhebliche Beeinträchtigungen durch eine autobahnparallele Trasse seien nicht auszuschließen. Es komme zu einer erhöhten Flächeninanspruchnahme durch die Bündelungslösung. Eine stärkere Beeinträchtigung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen sei auch nicht auszuschließen. Ob diese Faktoren im Hinblick auf die Erhaltungsziele eine erhebliche Beeinträchtigung darstellten, sei im Rahmen einer Verträglichkeitsstudie zu prüfen. Durch die Umsetzung einer Tunnellösung lassen sich die



Beeinträchtigungen der Gebiete voraussichtlich verringern (D.III.2.2.1.2.2.3, S. 123 f.).

Westlich der Trasse befinde sich das Naturschutzgebiet „Elzwiesen“, für das keine zusätzliche Beeinträchtigung durch die Bündelungslösung im Vergleich zur Antragstrasse zu erwarten sei (D.III.2.2.1.2.2.4, S. 124).

Im Trassenverlauf entlang der BAB 5 befänden sich im Norden des Betrachtungsraums verschiedene Grünlandflächen, welche als Magere Flachland-Mähwiesen ausgebildet seien und dem FFH-Lebensraumtyp 6510 entsprächen. Durch die Bündelungslösung werde aufgrund des höheren Flächenverbrauchs stärker in diese Flächen eingegriffen. In einzelnen Fällen müsse in Mähwiesen eingegriffen werden, die von der Antragstrasse nicht betroffen seien (D.III.2.2.1.2.2.5, S. 125). Waldschutzgebiete und Naturdenkmale seien von der Bündelungslösung voraussichtlich nicht betroffen (D.III.2.2.1.2.2.6, S. 125; D.III.2.2.1.2.2.9, S. 126).

Zudem seien keine zusätzlichen Beeinträchtigungen der Landschaftsschutzgebiete „Elzwiesen“ und „Johanniterwald“, welche westlich der BAB 5 liegen, zu erwarten (D. III. 2.2.1.2.2.7, S. 125).

Im Bereich des Naturparks „Schwarzwald Mitte / Nord“ ergebe sich durch die Bündelungslösung eine erhöhte Flächeninanspruchnahme (D.III.2.2.1.2.2.8, S. 125).

b) Erwiderung

Zunächst weist die Vorhabenträgerin an dieser Stelle erneut darauf hin, dass Gegenstand des Verfahrens der ausgelegte Plan ist. Die Einwendungen werden bereits aus diesem Grund zurückgewiesen. Die weiteren Ausführungen, die insbesondere die nördlich gelegenen Planfeststellungsabschnitte betreffen, ergehen lediglich hilfsweise. Die Bewertung der Einwenderinnen, dass der Bündelungslösung keine Argumente entgegenstünden, ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht nachvollziehbar. Die



Umweltauswirkungen in den nördlichen Planfeststellungsabschnitten werden in den noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren umfassend untersucht werden. Die Vorhabenträgerin weist aber darauf hin, dass auch bei der Bündelungslösung Baumaßnahmen an der Rheintalbahn erforderlich wären, sodass hier nicht davon auszugehen ist, dass von vornherein mit keinerlei Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Darüber hinaus sind die Eingriffe im Bereich der NBS – wie auch aus den Ausführungen der Einwenderinnen deutlich erkennbar wird – durch die Bündelungslösung deutlich umfangreicher. Ob die von den Einwenderinnen vorgeschlagenen Tunnellösungen dazu führen, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen kommt, erscheint aus Sicht der Vorhabenträgerin zumindest fraglich. Aufgrund der deutlich höheren Kosten für Tunnelbauwerke und einer voraussichtlich deutlich höheren Betroffenheit für gesetzlich geschützte Bereiche, ist die Bündelungslösung aus naturschutzfachlicher Sicht nicht nur eindeutig schlechter als die Antragstrasse, sondern keine sachgerechte oder gar vorzugswürdige Alternative zur Antragstrasse. Dass die Bündelungslösung zugleich die Projektziele verfehlt und ein anderes Vorhaben darstellt, darauf weist die Vorhabenträgerin an dieser Stelle nochmal ausdrücklich hin.

3. Engstellen, die durch die Bündelungslösung entstehen

a) Einwendungen

Durch die Bündelungslösung und der für deren Umsetzung erforderlichen Errichtung von mehr als 2 autobahnparallelen Gleisen komme es vereinzelt zu Engstellen im Hinblick auf nah der BAB 5 liegende Bebauung. Dies sei insbesondere auf Höhe der Gewerbegebiete Ettenheim und Herbolzheim der Fall. Im Bereich Herbolzheim verliefen zudem die Fließgewässer Bleichbach und Elz, die von der Bündelungstrasse gequert werden müssten. Diese Engstellen stünden der Realisierungsfähigkeit der



Bündelungstrasse aber nicht entgegen. Die Einwenderinnen verweisen diesbezüglich auf eine entsprechende Untersuchung von UNGER Ingenieure. Zur Lösung der Engstellenproblematik böten sich drei Varianten an:

1. Verlegung der BAB 5: Um einen Eingriff in die Gewerbegrundstücke in Ettenheim und Herbolzheim zu vermeiden, sei es denkbar, die BAB 5 in diesen Bereichen nach Westen zu verlegen. In diesem Zusammenhang könne auch der sechsspurige Ausbau der BAB 5 erfolgen. Die Verlegung gestalte sich auf Höhe beider Gewerbegebiete ähnlich aufgrund von gleichen Abständen zur BAB 5 (D.III.1.1.2.1, S. 114 f.).
2. Untertunnelung der BAB 5: Eine weitere Möglichkeit zur Beseitigung der Engstellen sei die Errichtung der NBS in Tunnellage, teilweise unter der BAB 5. Hierfür sei eine temporäre Verschiebung der BAB 5 nach Westen im Bereich der Baugrube erforderlich. Im Endzustand könne auf den Tunneldecken der sechsspurige Ausbau der BAB 5 erfolgen. Alternativ könne die Verlagerung der BAB 5 nicht temporär, sondern dauerhaft auf einer Strecke von ca. 5 km jeweils bis zu 24 Meter nach Westen verschoben werden. Die freibleibende Fläche über der Tunneldecke könne nach Fertigstellung als Grünfläche genutzt werden. Bei beiden Alternativen schließe sich nördlich und südlich an die Tunnelstrecke ein Streckenabschnitt an, in dem die Gleise in Troglage verlegt würden. Dies sei erforderlich, um einen Anstieg der Strecke auf Geländeneiveau zu ermöglichen. Um die fließ- und ökologischen Eigenschaften des Bleichbachs nicht zu verändern, könnte dieser über der Tunneldecke liegen (D.III.1.1.2.2, S. 114 f.).
3. Zudem bestehe die Möglichkeit einer oberirdischen Verlegung zwischen der Ostseite der BAB 5 und den Gewerbegrundstücken. Hierfür sei eine Inanspruchnahme der Grundstücke für die Gleisanlagen erforderlich. Die in Herbolzheim in Anspruch zu nehmende Fläche sei eine Grünfläche, an deren östlichem Rand das Betriebsgebäude angrenze, ein Rückbau bestehender Anlagen sei mithin nicht erforderlich, auch



nicht bei einem sechsspurigen Ausbau der BAB 5 (D.III.1.1.2.3, S. 116.). Konsequenz dieser Lösung sei zugleich eine Verringerung des Abstands zwischen der BAB 5 und der NBS (D.III.2.2.1.2.3, S. 126).

Im Bereich des Gewerbegebietes Anschlussstelle Ettenheim wären bei einer Verlagerung der BAB 5 um einige Meter nach Westen kleinere Flächen von Gehölzbiotopen betroffen, jedoch voraussichtlich keine weiteren Schutzgebiete. Sollte in diesem Bereich eine Tunnellösung geplant werden, müsste die Planung auf den ca. 500 m weiter südlichen Ettenbach Rücksicht nehmen, welcher von der Trasse gekreuzt werde und welcher Teil des FFH-Gebietes „Taubergießen, Elz, Ettenbach“ sei. Bei einer Tunnellösung wäre für die Gewässerquerung voraussichtlich eine Landschaftsbrücke erforderlich (D.III.2.2.1.2.3.1, S. 127 f.).

Im Bereich des Gewerbegebiets Herbolzheim wären bei einer Verlagerung der BAB 5 um einige Meter nach Westen das FFH-Gebiet „Taubergießen, Elz, Ettenbach“ und das Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ direkt betroffen, sodass die Verlegung der BAB 5 in diesem Bereich ausscheide. Eine Tunnellösung sei hingegen möglich. Hierbei wäre auf die Gewässer Bleichbach und Filingraben Rücksicht zu nehmen. Zudem wäre für die Querung der Gewässer voraussichtlich eine Landschaftsbrücke erforderlich. Da die Trasse im weiteren Verlauf ebenfalls Natura 2000-Gebiete quere, sei zu prüfen, ob auch in diesem Bereich eine Tunnellösung möglich wäre. Durch diese ließe sich der Flächeneingriff minimieren, was die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Gebiete verbessern würde (D.III.2.2.1.2.3.2, S. 128 f.).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin weist erneut darauf hin, dass die Bündelungslösung die Ziele des Vorhabens



nicht erfüllt. Darüber hinaus überzeugen die Ausführungen zu möglichen Konfliktlösungen für die Bündelungslösung nicht.

Eine Verringerung des Abstands zwischen der BAB 5 und der NBS ist nicht sinnvoll umsetzbar, da der zwischen beiden Trassen befindliche Bereich auch entsprechend genutzt wird (Entwässerungsanlagen, Beschilderungen der BAB 5, etc.) und zudem ansonsten auch zusätzliche Sicherheits-einrichtungen zwischen den Verkehrswegen vorgesehen werden müssten, die neben den damit verbundenen Mehrkosten auch die Ausbaumöglichkeiten der BAB 5 sowie die Berücksichtigung geänderter technischer Anforderungen an die BAB 5 erschweren würden.

Ebenso scheidet eine Verlegung der BAB 5 nach Westen durch die Vorhabenträgerin aus, denn eine solche Verlegung ginge deutlich über die Planungsbefugnis der Vorhabenträgerin hinaus. Nach § 18 Satz 3 AEG, § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens "einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen" im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dient die Erstreckung der Planungskompetenz des Trägers eines Vorhabens auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen dem Gebot der Problembewältigung. Folgemaßnahmen sind folglich zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen entstehen. Das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es aber nicht, andere Planungen mitzuerledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme wegen seiner kompetenz-erweiternden Wirkung räumlichen und sachlichen Beschränkungen. Folgemaßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen (BVerwG, B. v. 03.05.2016, 3 B 5.16, juris Rn. 8). Abgesehen davon, dass der sechsspurige Ausbau der BAB 5 oder eine über mehrere Kilometer erfolgende Verlegung der BAB 5 (zumal im Bereich des

Streckenabschnitts 7) keine aus der Planung des PfA 8.0 folgende Problemlösung wäre, gingen diese deutlich über Anschluss und Anpassung hinaus. Hierfür ist ein eigenes Planungskonzept eines anderen Vorhabenträgers erforderlich, das von der zuständigen Vorhabenträgerin für Autobahnen (der Autobahn GmbH) zu entwickeln wäre.

Ebenso scheiden die von den Einwenderinnen vorgeschlagenen Varianten mit einer (teilweisen) Untertunnelung der BAB 5 bzw. einer Untertunnelung der gesetzlich geschützten Gebiete – unabhängig davon, dass ihre konkreten Folgen nicht bewertet sind (Umwelt- und Naturschutz, Artenschutz, Natura 2000, Bau, Betrieb, etc.) – bereits aus Kostengründen aus. Der Bau von kilometerlangen Tunnelbauwerken hätte deutlich höhere Kosten zur Folge, sodass derartige Varianten nicht weiter in Betracht zu ziehen sind. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts können bei der Entscheidung zwischen zwei Planungsvarianten Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben (stRSpr, BverwG, U. v. 29.06.2017, 3 A 1.16, juris Rn. 154).

Auch eine weitere Betroffenheit von Gewerbegebieten, welche die Einwenderinnen vorschlagen, ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht sachgerecht, sodass auch diese Variante aus Sicht der Vorhabenträgerin ausscheidet. Zu bedenken ist bei einer oberirdischen Realisierung der Bündelungslösung zugleich, dass voraussichtlich eine deutlich höhere Betroffenheit für gesetzlich geschützte Gebiete zu erwarten ist, womit die Bündelungslösung aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht sachgerecht ist.

4. Immissionsschutz

a) Einwendungen

Der Planfeststellungsfähigkeit der Bündelungslösung begegneten im Gegensatz zur Antragstrasse im Hinblick auf den Immissionsschutz keine



rechtlichen Bedenken. An der Bestandstrasse würden bei der Bündelungslösung keine ICE-Züge mit einer Geschwindigkeit von bis zu 250 km/h verkehren. Vielmehr verringere sich die Belastung, da auf der Bestandsstrecke zukünftig lediglich der leisere Personennahverkehr unterwegs sei.

Die Trassen an der BAB 5 verliefen zudem alle nicht durch innerörtliche Bereiche. Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ließen sich zudem problemlos realisieren. Sollte die BAB 5 verlegt werden, wären hierfür weitere Schutzmaßnahmen vorzusehen. Aufgrund der außerörtlichen Lage der NBS bestehe auch nicht die Gefahr gesetzeswidriger Lärmbelastungen durch bauliche Maßnahmen. Die Bündelungslösung verstoße mit hin im Gegensatz zur Antragstrasse nicht gegen immissionsschutzrechtliche Planungsleitsätze (D.III.2.2.1.3.1, S. 131 f.).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Genehmigungsfähigkeit der Antragstrasse begegnen entgegen der Auffassung der Einwenderinnen keine rechtlichen Bedenken. Mit der Antragstrasse werden die Vorhabenziele – im Gegensatz zur Bündelungslösung – erfüllt und alle privaten und öffentlichen Belange gemäß dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt. Entgegen der Auffassung der Einwenderinnen ist es vielmehr so, dass an der Genehmigungsfähigkeit der Bündelungslösung erhebliche Zweifel bestehen, aufgrund der dafür erforderlichen Eingriffe in gesetzlich geschützte Gebiete. Die Vorschläge der Einwenderinnen (Verlegung der BAB 5, Untertunnelung großer Teile der betroffenen Schutzgebiete etc.) sind bereits aus Kostengründen keine sachgerechten und somit in Betracht kommende Alternativen. Darüber hinaus ist weiterhin festzuhalten, dass die Bündelungslösung die Vorhabenziele nicht erfüllt und im Ergebnis auf ein anderes Vorhaben hinausläuft, womit sie keine ernsthaft in Betracht kommende Alternative darstellt.



5. Kosten

a) Einwendungen

Die Antragstrasse messe dem Aspekt der Kosten insbesondere dem Gesichtspunkt der Kosten-Nutzen-Relation zu wenig Bedeutung bei. Die Antragstrasse erfordere Baumaßnahmen an zwei unterschiedlichen Orten und erhöhe so die Kosten. Ebenso erfordere die Antragstrasse eine Vielzahl an Brückenabrissen und Brückenneubauten an der NBS und der ABS. Von der ABS seien Brückenbauwerke betroffen, die nicht ausreichend Raum für Überholgleise böten und für die neue Maximalgeschwindigkeit ungeeignet seien. An der NBS seien die Brückenbauwerke über die BAB 5 abzutragen und neu zu errichten.

Durch die Bündelungslösung würde eine Doppelung der Baustellen vermieden. Gleichzeitig führe nur die Bündelungslösung zu einer echten Entmischung der Verkehre und böte Gelegenheit zur Verwirklichung eines den Anforderungen der Verkehrswende genügenden ÖPNV. Der Aspekt des nutzerorientierten Kosteneinsatzes finde folglich bei der Antragstrasse keine ausreichende Beachtung. Die Vorhabenträgerin müsse eine detaillierte Kostenaufstellung für die Antragstrasse für den Bereich von Riegel bis südlich von Offenburg vorlegen. Hierbei seien neben den Abriss- und Errichtungskosten auch die mittelbaren Kosten für Folgemaßnahmen sowie für verkehrliche Zwischenlösungen sowie den Schienenersatzverkehr anzugeben. Ebenso seien die Kosten für den Wertverlust von Grundstücken im Einwirkungsbereich in der Kostenaufstellung anzugeben. Diesen Kosten sei eine Kostenübersicht für die Bündelungslösung gegenüberzustellen. Anschließend sei für beide Varianten die jeweilige Auslastung im optimalen Netzbetrieb sowie die Maximalauslastung unter Zugrundelegung eines für das Jahr 2045 realistischen Zugmixes anzugeben. Damit dürfte dann deutlich werden, welche Verkehrskapazitäten im Rahmen der



beiden Alternativen für welchen Preis erkaufte würden (D.II.2.2.5, 107 f.; D.III.2.2.2.4., S. 142; D.IV.4., S. 152).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchungen nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung dienen dem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit eines Vorhabens. Mit ihm wird das Verhältnis der einzusetzenden Mittel zu dem angestrebten Zweck der Mittelverwendung in den Blick genommen und eine möglichst günstige Relation angestrebt. Die Nutzen-Kosten-Untersuchungen sind haushaltsrechtlich geboten (§ 7 Abs. 2 Satz 1 der Bundeshaushaltsordnung) und sollen eine Planung sichern, die den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit beachtet. Dessen Beachtung ist Voraussetzung einer Förderung nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (§ 3 Nr. 1 Buchstabe c des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes – GVFG). Ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor ist jedoch keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung im Rahmen der Zulassung eines Vorhabens.

Im Übrigen ist nicht erkennbar, dass die Städte Kenzig und Herbolzheim durch eine – von ihnen geltend gemachte, tatsächlich jedoch nicht vorliegende – Vorhabengestaltung, die zu Lasten des das Vorhaben finanzierenden Bundes gegen die haushaltsrechtlichen Grundsätze von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verstieße, in eigenen Rechten oder abwägungserheblichen Belangen beschwert werden. Es ist insoweit nicht Aufgabe der Gemeinden des Landes, sich zum Hüter der Bundesfinanzen aufzuschwingen.

Die Einwanderinnen verkennen zudem auch, dass bei der Bündelungslösung Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen an der Rheintalbahn erforderlich werden. Die prognostizierte Kostenersparnis ist somit nicht



gegeben. Neben den Baumaßnahmen an der Rheintalbahn wären zudem weitere kostenintensive Baumaßnahmen wie die teilweise Verlegung der BAB 5 oder eine Untertunnelung gesetzlich geschützter Gebiete für die Umsetzung der Bündelungslösung erforderlich. Alleine diese voraussichtlichen Mehrkosten führen im Ergebnis dazu, dass die Bündelungslösung gegenüber der Antragstrasse deutlich teurer wäre.

IX. Betroffenheit der Stadt Kenzingen

1. Betroffenheit als Grundstückseigentümer (Wegeflächen)

a) Einwendungen

Durch das Vorhaben würden insgesamt 47 im Eigentum der Einwenderin zu 1 stehende Grundstücke in der Gemarkung Kenzingen entweder dauerhaft für die technischen Bahnanlagen bzw. landschaftspflegerische Maßnahmen oder vorübergehend als Lagerplatz, Baustellenzuwegung oder Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommen. Das Grundstück Flurstück-Nr. 2620 werde zudem durch die Eintragung einer dinglichen Sicherheit belastet. Die betroffenen Grundstücke seien überwiegend als Verkehrsfläche und Landwirtschaftsflächen klassifiziert.

Die Grundstücke Flurstück-Nr. 8985 („Verkehrsfläche“) und Flurstück-Nr. 8994 („Landwirtschaftsfläche“) seien ebenfalls betroffen, in den Planunterlagen aber nicht aufgeführt.

Darüber hinaus sei die Einwenderin zu 1 Eigentümerin von fünf Grundstücken in der Gemarkung Riegel, die ebenfalls dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommen würden (B.II.2., S. 19 f.).



b) Erwiderung

Die Einwenderin zu 1 ist unbestritten als Eigentümerin diverser Grundstücke auf der Gemarkung Kenzingen sowie weniger Grundstücke auf der Gemarkung Riegel, auf denen eine dauerhafte oder zumindest vorübergehende Inanspruchnahme erfolgt, durch das Vorhaben betroffen.

Im Bereich des PfA 8.0 wird von dem Flurstück Nr. 8985 lediglich eine Restfläche mit einer Größe von ca. 2 bis 3 m² in Anspruch genommen. Das Grundstück wird mit den entsprechenden Angaben zum PfA 8.0 in den Planfeststellungsunterlagen ergänzt. Welche konkreten Betroffenheiten im PfA 7.4 entstehen, bleibt der Planung im PfA 7.4 vorbehalten und ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens des PfA 7.4.

Das Flurstück-Nr. 8994 ist hingegen nicht vom Vorhaben des PfA 8.0 betroffen. Die Ausführungen der Einwenderin zu 1 zu diesem Grundstück können daher nicht nachvollzogen werden. Eine Aufnahme des Flurstücks-Nr. 8994 in die Planunterlagen ist mangels Inanspruchnahme nicht geboten.

2. Betroffenheit als Trägerin der Flächennutzungsplanung und Betroffenheit durch Auswirkungen auf städtebauliche Planungen

a) Einwendungen

Die Einwenderin zu 1 werde durch das Vorhaben in ihrer durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 71 Abs. 1 Satz 1 und 2 LV geschützten kommunalen Planungshoheit gestört. Der am 13.04.2018 in Kraft getretene Flächennutzungsplan des Gemeindeverwaltungsverbands Kenzingen – Herbolzheim stelle für das „Riegeler Feld“ eine 5,36 ha große gewerbliche Fläche (Entwicklungsfläche) dar. Die Realisierbarkeit dieser Planungen erscheine mit Blick auf die Antragstrasse ausgeschlossen. Das „Riegeler Feld“ befinde sich an der nördlichen Grenze des PfA 8.0 und werde im Westen



durch die ABS sowie im Norden und Osten durch die B3 begrenzt. Durch den Ausbau der Bestandsstrecke auf eine Geschwindigkeit von 250 km/h und den daraus resultierenden Geräuschemissionen und Erschütterungseinwirkungen würden verschiedene Gewerbenutzungen wie Büro- und Verwaltungsgebäude, lärm- und erschütterungsempfindliche Laboreinheiten sowie Betriebsleiterwohnungen nicht mehr möglich sein. Dies betreffe insbesondere den Zeitraum nach Fertigstellung der ersten Ausbaustufe. Der Rückbau der Schallschutzmaßnahmen mit dem Beginn der zweiten Ausbaustufe führe dazu, dass das „Riegeler Feld“ langfristig ohne abschirmende Maßnahmen Lärm- und Erschütterungseinwirkungen ausgesetzt sei und somit lediglich allenfalls eine eingeschränkte Nutzung möglich sei (B.II.3., S. 21 f.). Eine Rechtfertigung in einen Eingriff in diesen Belang sei nicht zu erkennen. Denn bei Umsetzung der Bündelungslösung entfielen der Ausbau der Bestandsstrecke und die städtebaulichen Planungen für die Innerortsbereiche entlang der Ausbaustrecke ließen sich ohne Einschränkungen realisieren (D.II.2.2.2.3, S. 100 f.).

Hinreichend konkretisierte Planungen seien in der Abwägung zu berücksichtigen (§ 38 BauGB). Das Gewicht der städtebaulichen Belange sei vorliegend gegenüber dem Regelfall erhöht. Dies ergebe sich aus der Umsetzung der Kernforderung 2.

Ungeachtet der besonderen Relevanz städtebaulicher Planungen seien diese nicht ermittelt und nicht mit dem ihnen zustehenden Gewicht berücksichtigt worden. Beispielhaft genannt seien die städtebaulichen Planungen der Stadt Kenzingen, welche durch die erforderlichen Umgestaltungen der dortigen Bahnhofsanlage berührt würden. Die Umgestaltungen beschränkten sich nicht auf die Bahnsteiganlagen und die Bahnhofsgebäude, sondern beträfen auch den angrenzenden Busbahnhof sowie eine angrenzende Park&Ride-Fläche, mithin stark frequentierte Umsteigepunkte für Pendler. Der Erläuterungsbericht befasse sich nicht mit den hierdurch betroffenen städtebaulichen Planungen. Diese seien

umfassend zu ermitteln und mit dem ihnen zustehenden Gewicht in die Planung einzustellen (D.II.2.2.2.3, S. 100).

b) Erwiderung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zunächst weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die von der Einwenderin zu 1 dargelegten Vorhaben bzw. Örtlichkeiten nicht im PfA 8.0 liegen, sondern in den weiter nördlich gelegenen Planfeststellungsabschnitten.

Wie die notwendigen Folgemaßnahmen, die in den weiter nördlich gelegenen Planfeststellungsabschnitten von der Vorhabenträgerin umzusetzen sind, ausgestaltet werden, ist Gegenstand der Planung in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten. Es ist somit völlig sachgerecht, dass die Vorhabenträgerin in die Planunterlagen des PfA 8.0 keine Ausführungen zu außerhalb des Pf 8.0 liegenden eigenen Detailplanungen sowie der dort befindlichen städtebaulichen Planungen aufgenommen hat. Wie im Rahmen einer abschnittsweisen Planfeststellung üblich, werden die Probleme inklusive der jeweiligen Konfliktlösungen in dem jeweils betroffenen Planfeststellungsabschnitt in die Planunterlagen integriert.

Der Vorhabenträgerin liegen keine Anhaltspunkte vor, aus denen sich erkennen ließe, dass den Planungen in den weiter nördlich gelegenen Planfeststellungsabschnitten unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen.

Der Einwenderin zu 1 ist es – eine entsprechende Betroffenheit vorausgesetzt – unbenommen, die Bedenken bezüglich der Park&Ride-Fläche und der Auswirkungen auf Pendler in dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren vorzutragen.

Die Vorhabenträgerin weist erneut darauf hin, dass das „Riegeler Feld“ nördlich außerhalb des PfA 8.0 liegt. Die Auswirkungen im Detail auf das Riegeler Feld sind mithin in den nördlich an den PfA 8.0 erfolgenden Planfeststellungsverfahren zu ermitteln und darzustellen.



Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass entsprechend der Unterlage 14, Anlage 14, Anhang 5.4.3 unmittelbar erkennbar wird, dass keine neuen schallspezifischen Betroffenheiten durch den PfA 8.0 in diesem Bereich entstehen, sondern das Vorhaben eine deutliche schalltechnische Verbesserung der dortigen Gesamtlärmsituation zur Folge hat. Die Auswirkungen der nördlich angrenzenden Planfeststellungsverfahren werden im jeweiligen Verfahren ermittelt.

Die pauschale Behauptung der Einwenderin zu 1, die Errichtung eines Gewerbegebietes sei praktisch unmöglich, wird daher zurückgewiesen. Insbesondere durch die Umsetzung der Kernforderung 2 sind für das geplante Gewerbegebiet keine unzumutbaren Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Vorhabenträgerin hat die Vorgaben des Flächennutzungsplans hinreichend beachtet. Die Vorhabenträgerin weist aber auch darauf hin, dass ein Flächennutzungsplan im Unterschied zum Bebauungsplan kein verbindlicher, sondern nur ein vorbereitender Bauleitplan ist. Regelmäßig können nur Bebauungspläne eine hinreichend konkrete und verfestigte Bauleitplanung belegen; ein Flächennutzungsplan dokumentiert hingegen für sich genommen noch keine verbindliche Planungsabsicht (VGH München, U. v. 25.02.2020, 22 A 18.40038, juris Rn 49). Zwar sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch konkrete „in sonstiger Weise verfestigte“ Planungen schutzwürdig und in die fachplanerische Abwägung einzustellen sowie noch nicht verfestigte aber konkrete Planungsabsichten in der Abwägung zu berücksichtigen (BVerwG, U. v. 21.3.1996, 4 C 26.94, juris Rn. 27; BVerwG, B. v. 26.9.2013, 4 VR 1.13, juris Rn. 49). Noch nicht verfestigte Planungen sind dabei aber nur insoweit zu berücksichtigen, dass die von einer Gemeinde konkret in Betracht gezogenen städtebaulichen Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise verbaut werden (BVerwG, B. v. 26.9.2013, 4 VR 1.13, juris Rn. 49).

Gerade im Hinblick auf die Verbesserung der Lärmsituation ist nicht erkennbar, dass die Vorhabenträgerin durch die Umsetzung des PfA 8.0



Planfeststellungsabschnitte städtebauliche Planungsmöglichkeiten unnötigerweise verbaut.

Die Vorhabenträgerin weist an dieser Stelle bereits darauf hin, dass die Gemeinde bei der Entwicklung eines möglichen Bebauungsplans in diesem Bereich auf die Planungen der Vorhabenträgerin Rücksicht nehmen muss. In der Konkurrenz zwischen hinreichend konkretisierter und verfestigter, aber noch nicht rechtsverbindlicher Fachplanung und Bauleitplanung muss die Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung auf die in Aussicht genommene Fachplanung Rücksicht nehmen (BVerwG, B. v. 14.11.2012, 4 BN 5.12, juris Rn.8). Sollte die Einwenderin zu 1 einen entsprechenden Bebauungsplan erlassen, muss sie ihrerseits notfalls mit geeigneten Schutzmaßnahmen dafür Sorge tragen, dass die einschlägigen Grenzwerte nicht durch entsprechende Immissionen aus dem PfA 8.0 überschritten werden. Damit wäre dem Prioritätsgrundsatz hinreichend Rechnung getragen, nach dem in der Konkurrenz zwischen Fachplanung und Bauleitplanung diejenige Planung Rücksicht zu nehmen hat, die zeitlich nachfolgt (BVerwG, U. v. 03.04.2019, 4 A 1.18, juris Rn. 33). Rein vorsorglich verweist die Vorhabenträgerin zudem auf die Regelungen zur Veränderungssperre in § 19 AEG, die für den PfA 8.0 aufgrund der Offenlage gelten.

Die vorstehenden Ausführungen zum PfA 8.0 gelten für den nördlich angrenzenden PfA 7.4 entsprechend.

3. Betroffenheit als Träger der Straßenbaulast

a) Einwendungen

Durch das Vorhaben würden die Grundstücke Flurstück-Nr. 2640 und 2678/2 in Teilen dauerhaft für technische Bahnanlagen oder landschaftspflegerische Maßnahmen in Anspruch genommen. Auf den betroffenen



Grundstücken verlaufe die Gemeindeverbindungsstraße Kenzingen – Riegel. Da nicht auszuschließen sei, dass die Grundstücksinanspruchnahmen Maßnahmen an der Gemeindeverbindungsstraße wie etwa Verlegung oder Teilneu- bzw. Teilumbau nach sich zögen, sei die Einwenderin zu 1 in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung berührt. Denn die Einwenderin zu 1 sei gemäß § 9 Abs. 3 StrG BW i. V. m. den §§ 44, 3 Abs. 2 Nr. 1 StrG BW Trägerin der Straßenbaulast, welche gemäß § 48 Abs. 2 Satz 1 StrG BW als weisungsfreie Pflichtaufgabe i. S. d. § 2 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 GemO BW in den Bereich der kommunalen Selbstverwaltung falle (B.II.4., S. 22).

b) Erwiderung

Es besteht Einigkeit darüber, dass die Einwenderin zu 1 bei Maßnahmen an Straßen als Trägerin der Straßenbaulast betroffen ist. Die von der Einwenderin zu 1 genannten Flurstücke Nr. 2640 und 2678/2 sind im Bereich der Rheintalbahn unterhalb der Straßenüberführung der Gemeindeverbindungsstraße sowie das Flurstück Nr. 2678/2 randlich durch eine LBP-Maßnahme betroffen. Worauf die Einwenderin zu 1 jedoch ihre Annahme stützt, Maßnahmen wie etwa Verlegung oder Teilneu- bzw. Teilumbau der Gemeindeverbindungsstraße seien nicht auszuschließen, ist für die Vorhabenträgerin nicht erkennbar. Derartige Maßnahmen sind kein Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und somit auch nicht vorgesehen.

X. Betroffenheit der Stadt Herbolzheim

1. Einwendungen

Die Stadt Kenzingen sei durch den PfA 8.0 „gemarkungsbetroffen“, die Stadt Herbolzheim hingegen nicht. Gleichwohl beteilige sich die Stadt Herbolzheim



am Planfeststellungsverfahren des PfA 8.0, denn die prägende Ausgestaltung der Verbindungsspanne Süd, die für einen Regelbetrieb des Personenfernverkehrs ungeeignet sei, führe dazu, dass der Personenfernverkehr zwangsläufig im PfA 7.4, in welchem die Einwenderin zu 2 „gemarkungsbetroffen“ sei, auf der ABS und nicht an der BAB 5 verkehren werden. Die Vorhabenträgerin schaffe mithin einen entsprechenden Zwangspunkt (A., S. 10). Durch die Folgewirkung des PfA 8.0 sei die Einwenderin zu 2 künftig an insgesamt 14 Grundstücken betroffen. Darüber hinaus ließen sich die Planungen der Einwenderin zu 2 bei Verwirklichung des PfA 8.0 nicht mehr verwirklichen. Es käme zu einer Zunahme von Geräuschmissionen und Erschütterungswirkungen auf die Gewerbegrundstücke, sodass die geplante Flächenzuordnung nicht mehr zu verwirklichen sei (Schriftsatz Einwenderin zu 2, B.II.1+2, S. 20 f.).

2. Erwiderung

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bezüglich der Zwangspunktthematik verweist die Vorhabenträgerin zunächst auf die Ausführungen unter A.VI.3. Aus Sicht der Vorhabenträgerin besteht bereits kein Zwangspunkt im Sinne der Rechtsprechung. Doch selbst wenn unterstellt würde, die Ausgestaltung der Verbindungsspanne Süd würde einen entsprechenden Zwangspunkt setzen, ist festzuhalten, dass es sich hier um eine zulässige Ausgestaltung der Verbindungsspanne Süd handelt und auch gegen die Setzung eines möglichen Zwangspunktes keine rechtlichen Bedenken bestehen. Mangels Zwangspunkt durch die Ausgestaltung der Verbindungsspanne Süd ist die Stadt Herbolzheim aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht einwendungsbefugt. Lediglich hilfsweise verweist die Vorhabenträgerin auf ihre inhaltlichen Erwiderungen zu den einzelnen Punkten, die auch gegenüber dem Vortrag der Stadt Herbolzheim entsprechend gelten. Soweit im PfA 7.4 die Grundstücke der Einwenderin zu 2 in Anspruch genommen werden, ist dies Gegenstand des entsprechenden Planfeststellungsverfahrens. Ebenso ist das Erfordernis von Schutzmaßnahmen im Rahmen des



Planfeststellungsverfahrens des PfA 7.4 zu prüfen. Unzumutbare Beeinträchtigungen aus dem PfA 8.0 ergeben sich für die Einwenderin zu 2 nicht.

B. Forderungen der Einwenderinnen

I. Einwendungen

Die Einwenderinnen stellen vor dem Hintergrund ihrer Ausführungen folgende Forderungen:

„I. Hauptforderungen

Die Bündelungslösung, also der Neubau aller erforderlichen neuen Gleise ausschließlich entlang der BAB 5, weist gegenüber der von der Vorhabenträgerin verfolgten Kombinationslösung (Neubau von zwei Gleisen an der Autobahn und abschnittsweiser viergleisiger Ausbau in den Ortslagen) deutliche Vorteile auf. Zugleich werden gravierende Nachteile vermieden. Aus diesem Grund werden die folgenden Hauptforderungen erhoben:

- *Keine Planfeststellung der von der Vorhabenträgerin beantragten Kombinationslösung.*
- *Weiterverfolgung der von den Einwendenden eingebrachten, eindeutig vorzugswürdigen Bündelungslösung.*
- *Anforderung der für die Prüfung dieser Alternativtrasse erforderlichen Detailplanungen sowie ergänzenden Untersuchungen und Unterlagen bei der Vorhabenträgerin.*

II. Ergänzende bzw. hilfsweise Forderungen

1. Ergänzende Forderungen

In Ergänzung zu den oben stehenden Hauptforderungen:



(1) Die Planfeststellungsunterlagen sind in den Gemeinden auszulegen, in denen bislang entgegen § 73 Abs. 2 LVwVfG eine Auslegung nicht stattgefunden hat; namentlich insbesondere Herbolzheim, Ringsheim, Mahlberg, Lahr und Friesenheim (A = ab S.8).

(2) Unbeschadet der Forderung, die Planfeststellungsunterlagen in den Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben auswirken wird, sind die Planfeststellungsabschnitte neu zu bilden. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt muss sich mindestens auf die Gemeinden erstrecken, für die der durchgehende viergleisige Ausbau der Rtb vorgesehen ist, namentlich von Riegel bis Mahlberg (A =ab S. 8).

2. Hilfsweise Forderungen

Sollte die Planfeststellungsbehörde ungeachtet der zuvor ausführlich dargelegten, eindeutigen Vorzugswürdigkeit der Bündelungslösung an der Weiterverfolgung der Kombinationslösung festhalten, werden hilfsweise die nachfolgenden Einwendungen bzw. Forderungen erhoben:

(1) Ausbau der Strecke 4280 (NBS bzw. ABS/NBS) für eine Geschwindigkeit, die zur Abwicklung des Personenfernverkehrs auch auf lange Sicht geeignet ist.

(2) Ausbau der Strecke 4000 (Rtb/ABS) lediglich für eine maximale Geschwindigkeit, die noch im zweigleisigen Betrieb effizient gefahren werden kann (Entfallen des verkehrstechnischen Grundes für einen viergleisigen Ausbau).

(3) Ausbau der Verbindungsspange für eine Geschwindigkeit, die zur Abwicklung des Personenfernverkehrs auch auf lange Sicht geeignet ist.



(4) Aufnahme einer zeitlich und inhaltlich konkret bestimmten sowie durchsetzbaren Rückbau- und vollständigen Folgenbeseitigungsverpflichtung der Vorhabenträgerin hinsichtlich des Provisoriums.

(5) Neuvernahme der von der Vorhabenträgerin vorgelegten raumplanungsrechtlichen Bewertung der Kombinationslösung unter Berücksichtigung der folgenden Gesichtspunkte:

- *Erforderlichkeit der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (D.II.2.1.1.1 = S. 55).*
- *Verbindliche schienenverkehrsbezogene Zielvorgaben der Landes- und Regionalplanung (D.II.2.1.1.2 = S. 57).*

(6) Neuvernahme der von der Vorhabenträgerin vorgelegten natur- und artenschutzrechtlichen Bewertung der Kombinationslösung unter Berücksichtigung der folgenden Gesichtspunkte:

- *Berücksichtigung der realistischerweise zu erwartenden höheren Zugzahlen als von der Vorhabenträgerin angenommen als Grundlage für die Planung. Dies erfordert eine Überarbeitung der folgenden Dokumente:*
 - *U13 (Landschaftspflegerischer Begleitplan);*
 - *U14 (Umweltverträglichkeitsstudie);*
 - *U15.2 (Natura 2000-Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 7712-402 „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“);*
 - *U15.3 (Natura 2000-Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 7712-401 „Rheinniederung Sasbach-Wittenweier“);*
 - *U16 (Artenschutzrechtliche Beurteilung);*
 - *U17.1-17.3 (Schalltechnische Untersuchungen);*
(D.II.2.1.2.1.1 = S. 59).



- *Eingehendere Betrachtung des Biotopverbunds für den Wildtierkorridor von internationaler Bedeutung „Moosmichelskopf / Rheinhausen (Offenburger Rheinebene) – "Riegeler Pforte Nord" – Vierdörfer Wald / Malterdingen (Mittlerer Schwarzwald) “.* Dabei ist insbesondere zu untersuchen, ob dieser Korridor beeinträchtigt wird bzw. ob gegebenenfalls weitere Maßnahmen (z. B. Grünbrücke für gefahrlose Wildtierquerungen) erforderlich werden (D.II.2.1.2.1.2.1 = S. 60).
- *Beachtung der optischen Störreize im Rahmen der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens für die im Plangebiet nachgewiesenen Brutvögel unter dem Gesichtspunkt der betriebsbedingten Störungen durch den Zugverkehr (D.II.2.1.2.1.2.2 61).*
- *Klarstellung, ob die weiteren betriebsbedingten Störreize neben dem Lärm bei der Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände unter dem Gesichtspunkt der betriebsbedingten Störungen berücksichtigt wurden, und Nachholung einer gegebenenfalls unterbliebenen Untersuchung der weiteren betriebsbedingten Störreize (D.II.2.1.2.1.2.2 = S. 61).*
- *Beachtung der optischen Störreize im Rahmen der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens für die im Plangebiet nachgewiesenen Brutvögel unter dem Gesichtspunkt der betriebsbedingten Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten durch den Zugverkehr (D.II.2.1.2.1.2.3 = S. 62).*
- *Ergänzung der Auswirkungen der betriebsbedingten Störreize bei der Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände unter dem Gesichtspunkt der betriebsbedingten Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten und Nachholung einer gegebenenfalls unterbliebenen Untersuchung der betriebsbedingten Störreize (D.II.2.1.2.1.2.3 = S. 62).*
- *Ergänzung der betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens auf vorhandene Lebensraumtypen sowie Arten gemäß Anhang II in der Natura 2000-Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet „Taubergießen, Elz und Ettenbach*



“und Nachholung einer gegebenenfalls unterbliebenen Untersuchung der betriebsbedingten Vorhabenwirkungen (D.II.2.1.2.4 = S. 63).

- *Übernahme der jeweiligen (korrekten) Bauzeitenbeschränkung für den Malterdinger Dorfbach, die Kreitelz und den Stockfeldgraben/Kreuzmattengraben zum Schutz von Bitterling, Elritze bzw. Schlammpeitzger aus der artenschutzfachlichen Beurteilung in den landschaftspflegerischen Begleitplan und Berücksichtigung der Bauzeitenbeschränkungen bei der Umsetzung des Vorhabens (D.II.2.1.2.1.3.1 = S. 65).*
- *Aufnahme der vollständigen Fisch- und Neunaugenbergung in der Alten Elz, im Malterdinger Dorfbach, in der Kreitelz und in den von Schlammpeitzgern besiedelten Gräben aus der artenschutzrechtlichen Beurteilung in den landschaftspflegerischen Begleitplan und Berücksichtigung der Fisch- und Neunaugenbergung bei der Umsetzung des Vorhabens (D.II.2.1.2.1.3.2 = S. 67).*
- *Prüfung der Konsistenz der Angaben zur Erhöhung geplanter Schallschutzwände bzw. Errichtung zusätzlicher Irritationsschutzwände aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan und dem Bauwerksverzeichnis (D.II.2.1.2.1.3.3 = S. 68).*

(7) Dimensionierung des Lärmschutzes und Ausgestaltung des Erschütterungsschutzkonzepts sowohl für die Strecke 4000 (Rtb/ABS) als auch 4280 (NBS bzw. ABS/NBS) jeweils unter Zugrundelegung einer neuen fehlerfreien Verkehrsprognose:

Die Vorhabenträgerin hat eine neue Verkehrsprognose vorzulegen – und zwar sowohl für den Zwischenzustand (Betrieb des Provisoriums – 2030) als auch für den ersten eingeschwungenen Netzbetrieb von ABS (viergleisig ausgebaut) und NBS. Der Prognosehorizont für den Endausbau – und damit für den viergleisigen Ausbau der Rtb durch die Ortslagen – kann frühestens auf das Jahr 2045 gelegt werden, da mit einer Fertigstellung des Vorhabens nach den Ausführungen der Antragstellerin nicht vor dem Jahr 2042 zu rechnen ist. Ein Zeitraum von drei



Jahren für mögliche Verzögerungen beim Endausbau und zur Erreichung eines eingeschwungenen Netzbetriebs erscheinen realistisch.

Der neu zu fertigenden Prognose darf nicht die verfehlte Rechtsauffassung zugrunde gelegt werden, auf der ausgebauten Rtb würde von vornherein kein Güterverkehr stattfinden.

Angesichts der ganz besonderen Bedeutung der Rheintalstrecke im europäischen Güter- und Personenfernverkehrsnetz ist von einer Vollausslastung sowohl der Strecke 4280 (NBS) als auch der Strecke 4000 (Rtb/ABS) auszugehen.

Hilfsweise sind die fachlichen Ansätze des BMVI im Masterplan Schienenverkehr – sowohl für den Personen(fern/nah)- als auch für den Güterverkehr - zeitlich fortgeschrieben auf die Zeitpunkte des Zwischenzustandes (2030) sowie des ersten eingeschwungenen Normalbetriebs im Endausbauzustand (2045) zugrunde zu legen (D.II.2.1.3.1.1 = S. 71).

(8) Sollten Vorhabenträgerin und Planfeststellungsbehörde entgegen der vorstehenden Forderung bei der Erarbeitung einer neuen Verkehrsprognose bzw. bei der Dimensionierung des Lärmschutzes oder der Ausgestaltung des Erschütterungsschutzkonzepts nicht von der rechtlich zulässigen Ausnutzbarkeit bzw. einer realistischen Nutzung der Rtb auch durch den Güterverkehr ausgehen, ist das dann zugrunde gelegte Betriebskonzept im rechtlich zulässigen Rahmen durch entsprechende Betriebsregelungen dauerhaft im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses abzusichern. Insbesondere dann, wenn Vorhabenträgerin und Planfeststellungsbehörde davon ausgehen sollten, dass der Güter(fern)verkehr die Strecke 4000 (Rtb/ABS) grundsätzlich nicht befahren wird, ist dies im rechtlich zulässigen Rahmen durch entsprechende Betriebsregelungen dauerhaft im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses festzuschreiben. Mindestens aber muss für die Nachtzeit für die Ortslagen für den Güterverkehr eine maximale Durchfahrgeschwindigkeit von 60 km/h verbindlich vorgesehen werden.

(9) Bereits für den von der Vorhabenträgerin sog. „Zwischenzustand Provisorium“ ist der Lärmschutz und der Schutz vor Erschütterungen sowohl für die Strecke 4000 (Rtb/ABS) als auch 4280 (NBS bzw. ABS/NBS) jeweils unter



Zugrundelegung einer neuen fehlerfreien Verkehrsprognose zu dimensionieren. Zwar kann insoweit auf das Prognosejahr 2030 zurückgegriffen werden. Allerdings ist eine realistische Prognose – insbesondere unter Zugrundelegung der Maßgaben des BMVI im Masterplan Schienenverkehr – zu erarbeiten (D.II.2.1.3.1.1.3 = S. 74).

(10) Die in der Kerforderung 2 vorgesehene Untersuchung der Gesamtlärmbelastung - Sicherstellung, dass ein Anstieg der Gesamtlärmbelastung (Straßen- und Schienenverkehr) nicht stattfindet - ist in der Schalltechnischen Untersuchung nicht enthalten. Die Gesamtlärmbetrachtung ist im Rahmen der Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung nachzuholen und zwar in einer Art und Weise, die den künftigen tatsächlichen Verhältnissen (realistische Verkehrsverhältnisse sowohl im Zeitpunkt der Nutzung des Provisoriums als auch im Zeitpunkt des eingeschwungenen Netzbetriebs nach Fertigstellung von NBS und Rtb) möglichst gerecht wird. Bei der Berechnung des Straßenverkehrslärms hat an die Stelle der außer Kraft getretenen RLS-90 die RLS-19 Anwendung zu finden. Insbesondere mit Blick auf den Ortsteil Hecklingen der Stadt Kenzingen besteht hier ein erhebliches Defizit, weil zum Schutz der Wohnlagen von Hecklingen sowohl das Provisorium als auch die NBS Schallschutzwände erhalten werden, die räumlich aber sehr viel nähere Rtb im Endausbau nicht. Mit Blick auf Hecklingen fehlt auch die Dimensionierung des Schallschutzes in entsprechender Anwendung der Grenzwerte der 16.BImSchV. Zum Ganzen: D.II.2.1.3.1.2.1 = S. 78.

(11) Einmal errichtete Lärmschutzwände sollen – soweit technisch vermeidbar – nicht zurückgebaut werden. Mit Blick auf das Ziel, Menschen vor Lärm zu schützen, erweist es sich als geradezu widersinnig, wenn die Vorhabenträgerin plant, während der Ausbauphase 1 errichtete Schallschutzwände entlang der Rtb in der Ortslage der Stadt Kenzingen nach Abschluss dieser Bauphase wieder vollständig oder teilweise zurückzubauen (D.II.2.1.3.1.2.2 = S. 81).

(12) Inkonsistente Aussagen zum Lärmschutzkonzept sind zu korrigieren (D.II.2.1.3.1.2.3 = S. 82).



(13) Im Rahmen des Erschütterungstechnischen Untersuchung sind die DIN 4150 (Teil 1 und Teil 2) sowie die DB-Richtlinie 820.2050, Erschütterungen und sekundärer Luftschall, von zentraler Bedeutung. Beide Regelwerke sind den Planfeststellungsunterlagen nicht beigelegt. Beide Regelwerke sind auch nicht offen einsehbar. Die Vorhabenträgerin hat diese Regelwerke nachzureichen, mindestens jedoch alle Inhalte dieser Regelwerke in der Erschütterungstechnischen Untersuchung so klar und vollständig wiederzugeben, dass deren Anwendung auf die konkreten Umstände des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts nachvollziehbar ist (D.II.2.1.3.1.3.1 = S. 83).

(14) Da für die Abschätzung der künftig zu erwartenden Erschütterungen der zukünftige Güterverkehr die maßgebliche Größe ist, gilt vorliegend das Gleiche wie im Rahmen der Kritik an der Schalltechnischen Untersuchung: Die Forderungen (7) und (8) gelten auch insoweit. Auf dieser Grundlage hat die Vorhabenträgerin ihre Einschätzung, für die Einwohner von Hecklingen werde es ab Errichtung des Provisoriums von vornherein keine relevanten Erschütterungen mehr geben, weil sich die Zahl der Zugbewegungen in der Nacht um 82% reduzieren würden, durch eine fehlerfreie neue fachliche Einschätzung zu ersetzen (D.II.2.1.3.1.3.2 = S. 83).

(15) Zur Darstellung der für die Ortslage Kenzingen zu erwartenden Erschütterungen darf sich die Vorhabenträgerin nicht auf überschlägige Ausbreitungsberechnungen beschränken. Sie hat eine messtechnische Erhebung der Transmissionsgrößen durchzuführen (> D.II.2.1.3.1.3.3 = S. 85).

(16) Inkonsistente Aussagen in der Erschütterungstechnischen Untersuchung sind zu korrigieren (D.II.2.1.3.1.3.4 85).

(17) Die Vorhabenträgerin hat es versäumt, einen detaillierten und aussagekräftigen Bauablaufplan vorzulegen. Durch die fast zwanzig Jahre dauernde Bauphase werden jedoch mannigfaltige abwägungsbeachtliche Belange berührt – und das in einem kaum zu überschätzenden Umfang. Die Vorhabenträgerin hat die Bauphase umfassend und konkret darzustellen und zu bewerten (D.II.2.1.3.1.4 = ab S. 87).



(18) Zu den in der Bauablaufplanung darzustellenden und zu bewertenden Auswirkungen gehören insbesondere Erschütterungen und Auswirkungen des sekundären Luftschalls. Die Vorhabenträgerin hat eine umfassende Betrachtung vorzunehmen. Darzustellen und zu bewerten sind auch Maßnahmen in der Folge der unmittelbaren Bautätigkeit i.e.S., wie etwa die Ausweisung, Vorbereitung von Strecken für und die Durchführung des Schienenersatzverkehrs. Die konkreten Folgen für den regionalen Nahverkehr sind konkret (zeitlich und inhaltlich) darzustellen und zu bewerten. Wichtig ist, dass in den Ortslagen und in deren „wahrnehmbarer Nähe“ keine nächtlichen Bauarbeiten im Regelbaubetrieb durchgeführt werden (D.II.2.1.3.1.4 = ab S. 87).

(19) Abrieb und Feinstäube: Die Vorhabenträgerin hat eine umfassende Darstellung und korrekte Bewertung der entstehenden Belastung mit Feinstäuben zu erarbeiten und in das Planfeststellungsverfahren einzuführen. Dies gilt insbesondere für die bebauten Bereiche der Stadt Kenzingen an der Rtb. Dabei hat die Vorhabenträgerin von einer belastbaren Verkehrsprognose auszugehen. Die besondere Kombination von erhöhtem Abrieb durch die Güterzüge und einer Fahrgeschwindigkeit von 250 km/h in bebauten Bereichen ist detailliert aufzuarbeiten (D.II.2.1.3.2 = S. 89).

(20) Berücksichtigung der Hinweise zur technischen Planung an den Eisenbahnüberführungen Alte Elz und Kreitelz betreffend den Freibord im Falle eines HQ100 und Anpassung der Planung (D.II.2.1.4 = S. 90).

(21) Umfassende Ermittlung der von dem planfestzustellenden Vorhaben berührten städtebaulichen Planungen und deren Einstellung in die Abwägung mit dem ihnen gegenüber dem Regelfall zukommenden besonderen Gewicht (D.II.2.2.2.3 = S. 100).

(22) Gefahrguttransporte: Da die Auffassung der Vorhabenträgerin, auf der künftig ausgebauten Rtb würden keine Güterzüge verkehren, nicht belastbar ist, muss davon ausgegangen werden, dass auch künftig Gefahrguttransporte durch die bebauten Bereiche von Kenzingen fahren werden. Und das in großer räumlicher Enge mit ICEs, die mit einer Geschwindigkeit von 250 km/h die Ortslagen



passieren sollen. Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin zu veranlassen, insbesondere die nachfolgenden Aspekte zu untersuchen und im Planfeststellungsverfahren nachvollziehbar darzustellen:

- *Wie groß ist die realistisch erwartbare Zahl von Güterzügen in den Ortslagen? Einmal für das Jahr 2030 (im Zwischenzustand –Betrieb des Provisoriums; vgl. –D.II.2.1.3.1.1.3 = S. 74), einmal für das Jahr 2045 (eingeschwungener Betriebszustand im Endausbau)?*
- *Mit wie vielen Gefahrguttransporten ist für die beiden Prognosehorizonte in der Ortslage von Kenzingen zu rechnen?*
- *Wie will die Vorhabenträgerin rechtlich sicher gewährleisten, dass keine Gefahrguttransporte durch die Ortslagen fahren werden?*
- *Welche konkrete Gefahren bestehen für die Anwohner, wenn –jeweils einmal für das Jahr 2030 (im Zwischenzustand –Betrieb des Provisoriums) und einmal für das Jahr 2045 (eingeschwungener Betriebszustand im Endausbau) –*
 - *Gefahrguttransporte in den Ortslagen verunglücken - für sich betrachtet (kein weiterer Zug ist in den Unfall einbezogen) und*
 - *Gefahrguttransporte in den Ortslagen verunglücken und durchfahrende ICEs in den Unfall einbezogen sind?*
- *Welche konkreten Gefahren bestehen in den vorgenannten Fällen für die Passagiere des Personenfernverkehrs und für die Passagiere des Personennahverkehrs?*

Für all die vorstehenden Aspekte hat die Vorhabenträgerin ein Vorsorge- und Rettungskonzept (umfassendes Risikomanagement) vorzulegen. Zum Ganzen – D.II.2.2.3.1 = S. 101.

(23) Ergänzung der Umweltverträglichkeitsstudie im Hinblick auf das Schutzgut „Fläche“ einschließlich der Ermittlung des genauen Umfangs des durch die Kombinationslösung insgesamt bewirkten Flächenverbrauchs zwischen Riegel und Offenburg (D.II.2.2.6 = S. 109).



(24) Kosten: Die Vorhabenträgerin hat eine umfassende und detaillierte Kostenaufstellung für die Realisierung der von ihr vorgesehene Kombinationslösung – für den Bereich von Riegel bis südlich von Offenburg – vorzulegen. In dieser Kostenaufstellung sind neben den unmittelbaren Abriss und Errichtungskosten der Schienenwege selbst auch die mit dem Vorhaben mittelbar verbundenen Kosten, insbesondere die Kosten für Folgemaßnahmen an Straßen und Brücken sowie für verkehrliche Zwischenlösungen – sowohl für den Bereich Straßenverkehr als auch für den Schienen- bzw. Schienenersatzverkehr – zu beziffern. Ergänzend sind auch die weiteren Kosten des Vorhabens, insbesondere die Wertverluste für die Grundstücke im Einwirkungsbereich der künftig viergleisig ausgebauten Rtb, darzustellen. Dann ist dieser Kostenübersicht eine Übersicht über die entsprechenden mit der Bündelungslösung verbundenen Kosten gegenüberzustellen. Abschließend ist insbesondere sowohl für die Kombinationslösung als auch für die Bündelungslösung die jeweilige Auslastung bei optimalem Netzbetrieb sowie die Maximalauslastung jeweils unter Zugrundelegung eines für das Jahr 2045 möglichst realistischen Zugmixes anzugeben. D.II.2.2.5 = S. 107.“

II. Erwiderung

Die Vorhabenträgerin gestattet sich den Hinweis, dass Gegenstand der Anhörung der Betroffenen und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Planfeststellungsverfahren das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben ist. Gegen dieses Vorhaben können die Beteiligten im Rahmen des Verfahrens Einwendungen und Bedenken vorbringen. Diese können auch die Anregung einer Änderung oder Ergänzung der ausgelegten Planung umfassen. Davon haben die Einwenderinnen umfassend Gebrauch gemacht und die Vorhabenträgerin hat – wie vorstehend – sämtliche Einwendungen und Stellungnahmen zu ihrem Vorhaben umfassend beantwortet.



Soweit die „Forderungen“ der Einwenderinnen einen konkreten Bezug zu dem zur Planfeststellung gestellten Vorhaben haben, stellt die Vorhabenträgerin klar, dass diese von ihr ausdrücklich zurückgewiesen werden. Lediglich soweit Inkonsistenzen in den Planunterlagen vorhanden sind, werden diese wie vorstehend zugesagt korrigiert und die Planunterlagen entsprechend angepasst. Zur Begründung wird auf die vorstehenden Erwiderungen verwiesen.