

ALLEN & OVERY

Frankfurt

Dr. Dieter Baas
Okko Hendrik Behrends
Cathy Bell-Walker
Eugen Bogenschütz*
Dr. Anja Breitfeld
Dr. Johannes Bruski
Stephen Denyer
Dr. Peter E. Hein
Peter H. Hoegen
Matthew D. Howard
Dr. Hans-Christoph Ihrig
Dr. Hartmut Krause

Charles Lindsay
Wolfgang Melzer
Dr. Henning Mennenöh
Dr. Arndt Overlack
Thomas Pschera
Dr. Carsten Salger
Dr. Michael Schlitt
Dr. Oliver Seiler
Philip D. Smith
Dr. Peter Stenz
Dr. Neil George Weiland

Hamburg

Dr. Ellen Braun
Dr. Cornelius Fischer-Zernin
Dr. Henning Harte-Bavendamm
Dr. Reinhard Hermes
Dr. Mark Hoenike
Dr. Helge Schäfer
Dr. Hans Schoneweg

Mannheim

Dr. Wolfgang Witz

Taunustor 2
60311 Frankfurt am Main

Postfach 100123
60001 Frankfurt am Main

Telefon: (069) 2648 5913

Zentrale: (069) 2648 5000

Fax: (069) 2648 5800

www.allenoverly.com

Of Counsel: Professor Dr. Dres. h.c. Peter Schlechtriem

Unser Zeichen: FR:203469.1
THOP/BAR

ENTWURF: Stand 23. Januar 2004

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstraße 1-3
(Wilhelminenhaus)

64283 Darmstadt

Az.: III 31.3-93d 0805E146/98

Durchführung des Raumordnungsgesetzes (ROG) und des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG)

Raumordnungsverfahren (ROV) und Entscheidung über die Zulassung einer Abweichung vom Regionalplan Südhessen 2000 für die DB-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar - Trassenabschnitt im Regierungsbezirk Darmstadt

Ergänzende Beteiligung aufgrund der Nachmeldung von Gebieten nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union

hier: Ergänzung der Stellungnahme der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen vom 6. Juni 2003

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 19. Dezember 2003 (Posteingang war am 23. Dezember) hat das Regierungspräsidium die von dem Vorhaben der Bahn betroffenen Gebietskörperschaften und Fachbehörden sowie die Naturschutz- und Naturnutzerverbände um Stellungnahme zu den von der Vorhabenträgerin nachgereichten Unterlagen gebeten. Für diese Stellungnahme wurde eine Frist bis zum 30. Januar 2004 gesetzt, wobei zugleich darauf hingewiesen wurde,

Büro Hamburg: Kehrwieger 12, 20457 Hamburg (Telefon: (040) 822 212 0; Fax: (040) 822 212 200)

Büro Mannheim: Lameystr. 36, 68165 Mannheim (Telefon: (0621) 3289 930; Fax: (0621) 3289 9361)

Eine Liste aller Partner kann in jedem Büro eingesehen werden.

Die Partner sind im In- oder Ausland zugelassene Anwälte.

***Wirtschaftsprüfer/Steuerberater**

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt

Seite: 2

daß eine Verlängerung der Abgabefrist nicht möglich sei. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Weihnachtspause bestand für die Bearbeitung der neuen Unterlagen und die Beratung einer Äußerung durch die kommunalen Gremien nur wenig Zeit. Wir müssen uns deshalb vorbehalten, das vorliegende Schreiben noch zu ergänzen.

Grundlage der Beurteilung des Vorhabens der DB Netz AG bleibt im übrigen unsere Stellungnahme vom 6. Juli 2003; diese Stellungnahme wird im folgenden erweitert.

1. Durch die Nachmeldung von Gebieten nach der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie haben sich Änderungen für die Beurteilung der Verträglichkeit und Zulässigkeit der geplanten ICE-Trasse ergeben (vgl. § 20 d HENatG). Neu sind überdies die ergänzenden Unterlagen, die die Vorhabenträgerin vorgelegt hat, um die angebliche Vereinbarkeit ihres Vorhabens mit den Gebietsschutzvorschriften der FFH- und Vogelschutzrichtlinie darzulegen. Aus verfahrensrechtlicher Sicht ergibt sich folgendes:

- a) Die Vorhabenträgerin hat durch die von ihr nunmehr in das Raumordnungsverfahren eingeführten "Minimierungs- bzw. Optimierungsmaßnahmen" die Verfahrensunterlagen - nach Einbeziehung der Öffentlichkeit in das Verfahren - in wesentlichen Punkten geändert. Die ausgelegten Verfahrensunterlagen besagten, daß erhebliche Eingriffe in das Natura 2000 Schutzregime zu erwarten seien; die geänderten Unterlagen behaupten, jedenfalls im Ergebnis, daß dies doch nicht der Fall sein soll. Dieser Beurteilungswandel läßt nur den Schluß zu, daß die Verfahrensunterlagen, die zur Einsicht auslagen und bei dem Erörterungstermin behandelt wurden, nicht vollständig waren. Die Vorhabenträgerin hätte vielmehr schon dort die von ihr jetzt nachgereichten "Minimierungs- bzw. Optimierungsmaßnahmen" darstellen und beurteilen müssen. Da dies nicht erfolgt ist, muß das Verfahren ab Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung wiederholt werden.

Auch im Raumordnungsverfahren dürfen die einer Entscheidung zugrunde zu legenden Unterlagen nach Öffentlichkeitsbeteiligung und Erörterung nicht durch - so hier - wesentlich geänderte Unterlagen einfach ausgetauscht werden. Nach § 18 Abs. 6 Satz 3 HLPG wird die Öffentlichkeit in das Raumordnungsverfahren einbezogen. Es läge ein Verstoß gegen dieses Gebot vor, wenn die Öffentlichkeit nicht nochmals

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt

Seite: 3

Gelegenheit erhält, zu dem Projekt der Bahn Stellung zu nehmen und nach Einsichtnahme in die "erforderlichen Unterlagen" Anregungen und Bedenken vorzutragen. Davon unberührt bleibt die Verpflichtung, insbesondere die betroffenen Gebietskörperschaften zu unterrichten und an dem Raumordnungsverfahren zu beteiligen (§ 18 Abs. 6 Satz 2 HLPG).

- b) Die nachgemeldeten Gebiete und die insoweit ergänzten Unterlagen waren auch nicht Gegenstand des Erörterungstermins Anfang September 2003 in Darmstadt-Wixhausen. Dies ist deshalb hervorzuheben, weil nach Hinweisen in den ergänzenden Unterlagen, die die Vorhabenträgerin selbst vorgelegt hat, die nachzumeldenden Gebiete der DB ProjektBau (und damit der Vorhabenträgerin) schon am 26. Juni 2003 (FFH-Gebiet Jägersburger/Gernsheimer Wald; Vogelschutzgebiet Jägersburger/Gernsheimer Wald; Abgrenzungsvorschlag FFH-Gebiet Reliktwald von Lampertheim und Sandrasen untere Wildbahn; Vogelschutzgebiet Wälder der südlichen Hessischen Oberrheinebene) bzw. am 11. Juli 2003 (Östliche Teilfläche des FFH-Gebiets Beckertanne) mitgeteilt worden waren. Es hätte somit noch vor dem Erörterungstermin zumindest eine Information an die Träger öffentlicher Belange und die kommunalen Gebietskörperschaften erfolgen können.

Damit die Träger öffentlicher Belange sowie die kommunalen Gebietskörperschaften Gelegenheit erhalten, die von ihnen ergänzend (und zwangsläufig erst nach dem Erörterungstermin) vorgebrachten Anregungen und Bedenken zu der Natura 2000-Verträglichkeit mit der Vorhabenträgerin zu erörtern, ist - sofern das Verfahren nicht ohnehin wiederholt wird - zumindest der am 11. September 2003 zunächst abgeschlossene Erörterungstermin wieder zu eröffnen und fortzusetzen.

- c) Der Fristsetzung in dem Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 19. Dezember 2003 entnehmen wir, daß das Präsidium eine baldige Entscheidung des Raumordnungsverfahrens anstrebt. Sollte es wegen der Wiederholung des Verfahrens (bzw. der Fortsetzung des Erörterungstermins) tatsächlich zu Verzögerungen kommen, wären diese in erster Linie der Vorhabenträgerin anzulasten, nachdem sie die ergänzenden Unterlagen offenbar erst im Dezember 2003 vorgelegt hat.

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt

Seite: 4

2. a) Wie die nicht datierte "Neubeurteilung der Natura 2000-Verträglichkeit auf Grundlage der Gebietsnachmeldungen 4. Tranche und planerisch-technischer Optimierung - Zusammenfassung und variantenbezogene Betrachtung" zeigt (siehe dort Seite 26), versucht die Vorhabenträgerin die von ihr abgelehnte Variante IV allein durch eine Natura 2000-Betrachtung von dem weiteren Verfahren auszuschließen (angebliche, nicht weiter belegte Mehrkosten in Höhe von \$ 350 Mio. für die Unterschreitung von Erheblichkeitsschwellen). Schon systematisch ist dem entgegenzuhalten, daß ein sachgerechter Kostenvergleich nur und erst dann möglich ist, wenn die Gesamtkosten einer Variante prognostiziert sind und den (Gesamt-) Kosten der anderen Varianten gegenübergestellt werden. Somit reicht es - um nur ein Beispiel zu nennen - nicht aus, allein Kosten für umfassende Lärmschutzmaßnahmen für Vögel zu schätzen und nicht mit derselben Tiefe zu untersuchen, welche Kosten notwendige Lärmschutzmaßnahmen für Menschen verursachen würden. Ohnehin fällt bei Lektüre der nachgereichten Unterlagen auf, mit welcher Sensibilität Lärm-Vorbelastungen und Lärm-Zusatzbelastungen für Vögel behandelt werden. Vergleichbare Unterlagen zu Lärm-Beeinträchtigungen der im Einwirkungsbereich der diskutierten Varianten lebenden Menschen liegen demgegenüber nicht vor.

Im übrigen ist zu bezweifeln, daß die von der Vorhabenträgerin behaupteten Mehrkosten tatsächlich erforderlich wären. Die Variante IV könnte auch so geführt werden, daß keine bzw. erheblich niedrigere Mehrkosten anfallen würden. Um dies zu belegen, fügen wir als Anlage eine der Stadt Lorsch vorliegende Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Ing. Hubert Hochbruck vom 18. Januar 2004 bei. Herr Prof. Dr. Ing. Hochbruck hat auch schon bei dem Erörterungstermin für die Stadt Lorsch zu dem Vorhaben der Bahn Stellung genommen.

- b) Die bisher vorgelegten FFH- und Vogelschutzstudien ziehen weitreichende Schlüsse über die Natura 2000-Verträglichkeit der einzelnen Trassenvarianten. Auf der Grundlage des aktuellen Sach- und Planungsstandes ist dies jedoch weder sachgerecht noch gerechtfertigt:
- aa) Den Verfahrensunterlagen läßt sich kein auf alle Schutzgebiete gleichermaßen anwendbares (bzw. angewendetes) und nachvollziehbares Bewertungssystem

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt

Seite: 5

entnehmen. Dies gilt auch für die Beschreibung und Prognose der Auswirkungen des Projekts, die teilweise unsystematisch und damit willkürlich erscheinen. Zusätzlich fehlt eine Übersicht der Trassenvarianten, die sowohl die vorkommenden und betroffenen Lebensräume und Arten wie auch die Bewertungen einander gegenüberstellt und einen Vergleich erlaubt (siehe z.B. die Variantenvergleiche in den Ordnern B 2 und B3). Um eine sachgerechte Beurteilung überhaupt erst zu ermöglichen, ist diese Gegenüberstellung vom Regierungspräsidium zu fordern und von der Vorhabenträgerin noch vorzulegen. Diese Gegenüberstellung muß - am besten tabellarisch - sowohl die berührten Schutzgebiete und ihre Schutzobjekte und -ziele als auch die Auswirkungen, deren Erheblichkeit, die Erhaltungszustände wie auch Möglichkeiten für einen sachgerechten Ausgleich usw. umfassen.

- bb) Ein weiterer Beleg mangelnder Transparenz ist das Fehlen eines umfassenden Bewertungsteils bei der Beschreibung des methodischen Vorgehens (Kapitel 0 in Ordner B 5). Es finden sich dort lediglich "Anmerkungen zur Bewertung", die auf Erläuterungen zu der konkreten Vorgehensweise verzichten und allein schon deshalb dem heutigen Stand der Bewertungsmethodik nicht entsprechen (Siehe insbesondere: TRAUTNER & LAMBRECHT (2003), Ermittlung von erheblichen Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung. Sonderheft zum UVP-Kongress 2002, S 125 - 133 und GELLERMANN (2003), Artenschutz in der Fachplanung und der kommunalen Bauleitplanung, Natur und Recht 25, S. 385 - 394. Als Standardliteratur bzw. Grundlage müssen weiter die Ausführungen der ARBEITSGRUPPE FFH-GRUNDDATENERHEBUNG (2002), Leitfaden zum FFH-Monitoring, RÜCKRIEM & ROSCHER (1999), Empfehlungen zur Umsetzung der Berichtspflicht gemäß Artikel 17 der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, BfN: Angewandte Landschaftsökologie, Heft 22 sowie die aktuell erarbeiteten Artensteckbriefe und Bewertungsrahmen zu den FFH-II- und IV-Arten in Hessen gelten.).
- c) Das Fehlen transparenter, eindeutig definierter und auf alle Varianten gleich angewandter Bewertungsverfahren verbietet weitreichende Schlußfolgerungen, wie sie in den Studien zur Verträglichkeit getroffen werden. Auf der Grundlage des neuesten

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt

Seite: 6

Standes der Bewertungstechnik ist vielmehr zunächst eine weitere grundlegende Überarbeitung der entsprechenden Verfahrensunterlagen erforderlich. Für die Beurteilung der Erheblichkeit müssen dabei mindestens folgende Parameter berücksichtigt werden:

- Prioritäre Lebensräume und Arten
- Lebensräume nach Anhang I und Arten nach Anhang II FFH
- Charakteristische Arten, zu denen regelmäßig auch FFH-IV-Arten sowie besonders streng geschützte Arten nach der BArtSchVO gehören.

Anhand dieser Parameter ist von der Vorhabenträgerin auch darzulegen, weshalb - so die vorliegenden Studien - wiederholt eine unmittelbare Zerstörung prioritärer Lebensräume oder Arten hingenommen werden soll, ohne daß die Erheblichkeit festgestellt wird. In zahlreichen anderen Fällen werden in den Unterlagen Erheblichkeitsschwellen weit über die Grenzen des von der Fachliteratur anerkannten Spielraums hinaus erweitert; auch dies ist erklärungsbedürftig. Ein methodisch korrektes Vorgehen ist insofern nicht erkennbar. Bei konsequenter Berücksichtigung dieser naturschutzfachlichen Anforderungen werden schließlich auch Fehler aufgedeckt, wie sie, um nur eines von vielen Beispielen zu nennen, bei der Bewertung des Gebiets Beckertanne aufgetreten sind: Die Tatsache, daß in diesem Gebiet geradezu sensationelle und hochcharakteristische Arten wie die Italienische Schönschrecke vorkommen, hat auf die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Bewertung keinen Einfluß. Sie wird bei der Beschreibung der Auswirkungen nicht einmal erwähnt. Unter fachlichen Gesichtspunkten ist dies nicht akzeptabel.

- c) Während die Projektwirkungen auf das FFH- und Vogelschutzregime bei der Variante IV nach Möglichkeit als erhebliche Beeinträchtigung beurteilt werden, werden die Auswirkungen der von der Vorhabenträgerin favorisierten Variante I B als eher geringfügig dargestellt. In den früheren Antragsunterlagen identifizierte mögliche erhebliche Beeinträchtigungen werden nunmehr im Sinne der Vorhabenträgerin korrigiert (siehe z.B. "Neubeurteilung Zusammenfassung und variantenbezogene Betrachtung", Seiten 8, 12, 13, 14, 16, 20). Da die Vorhabenträgerin offenkundig versucht, die von ihr bevorzugte Variante über eine Neubeurteilung der Natura 2000-

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt

Seite: 7

Verträglichkeit zu fördern und zugleich die Variante IV auszuschließen ("Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist allein aufgrund der zusätzlichen Kostenbelastung die Weiterverfolgung der Variante IV in einem späteren Genehmigungsverfahren nicht zumutbar"), ist es geboten, daß die ergänzenden Unterlagen vom Regierungspräsidium - gegebenenfalls unter Einschaltung von Sachverständigen - im einzelnen geprüft werden; dies gilt auch für die bislang noch fehlende Kostenschätzung.

- d) Nicht verkannt werden darf schließlich, daß gleichgültig, welche Variante ausgewählt wird und mit welchen "planerisch-technischen Optimierungen" sie geschmückt wird, jedes Gebiet, in dem das Vorhaben verwirklicht wird, (dauerhaft) beeinträchtigt wird. Ein wirklicher ökologischer Ausgleich wird sich nicht herstellen lassen. In diesem Zusammenhang sei nur daran erinnert, daß sich nach dem Bau der A 5 der Naturraum grundlegend verändert hat. Der Rothirsch ist nach dem Autobahnbau im Ried völlig ausgestorben; ziehende und brütende Vogelarten der Wiesenlandschaften (Bekassine, Brachvogel usw.) sind kaum noch anzutreffen. Auch dieses Beispiel einer nicht vermeidbaren oder nicht vermiedenen Beeinträchtigung zeigt, wie wichtig eine von den Interessen eines Vorhabenträgers losgelöste objektive und ergebnisoffene Prüfung der Verträglichkeit ist. Zu dieser Prüfung ist das Regierungspräsidium - auch im Interesse der von dem Vorhaben betroffenen Bürgerinnen und Bürger - aufgerufen.
3. Die ergänzenden Unterlagen der Vorhabenträgerin sollen Möglichkeiten aufzeigen, wie durch "planerisch-technische Optimierung" die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Zielen des Natura 2000-Schutzregimes hergestellt werden kann. Die tatsächlich untersuchten "planerisch-technischen Optimierungen" sind jedoch nicht vollständig. So wurde eine Optimierung durch eine geringere Entwurfsgeschwindigkeit als 300 km/h überhaupt nicht untersucht, obwohl die Vorhabenträgerin selbst einräumt, daß eine veränderte Geschwindigkeit unmittelbare Auswirkungen auf die Natura 2000-Beurteilung hätte (siehe z.B. "Neubeurteilung der Natura 2000-Verträglichkeit für das Vogelschutzgebiet hessische Altneckarschlingen/Rheinniederterrasse auf Grundlage planerisch-technischer Optimierung", Seite 7). Es kann aber nicht allein der Entscheidung der Vorhabenträgerin überlassen bleiben, welche Optimierungen sie in Betracht ziehen will. Vielmehr sind alle in Frage kommenden Optimierungen zu untersuchen und zu bewerten, hier also auch die

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt

Seite: 8

Verringerung der Entwurfsgeschwindigkeit mit der Folge einer Schutzgebiete schonenden Trassenführung. Wenn die Vorhabenträgerin diese Untersuchung nicht freiwillig vorlegt, wird sie das Regierungspräsidium zur Vorlage auffordern müssen.

4. Das Regierungspräsidium wird schließlich gebeten, folgendes zu prüfen:

Nach Informationen, die einem Mitarbeiter der Stadt Lorsch aus dem privaten Umfeld vorliegen, sollen im Bereich der geplanten ICE-Trasse bei Pfungstadt im letzten Sommer Bauten von Feldhamstern entdeckt worden sein. Träfe diese Information zu, wäre die der Prüfung der Verträglichkeit zugrundeliegende Bestandsaufnahme unvollständig und damit falsch. Es muß eine Nachkartierung erfolgen, um auch diesen Punkt zu klären.

5. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist zu der FFH-Verträglichkeitsprüfung noch folgendes anzumerken:

- a) Fachlicher Standard für die Bewertung von FFH-II- und -IV-Arten ist die Verwendung sogenannter Bewertungsrahmen, die derzeit sowohl auf Länder- wie auch auf Bundesebene (Hessisches Dienstleistungszentrum (HDLGN), Bundesamt für Naturschutz) erarbeitet werden. Wenngleich diese Bewertungsrahmen bisher nur zum Teil in einer abgestimmten Fassung vorliegen, gibt es doch einen für alle Arten weitgehend gleichen Kriterienkatalog, der im übrigen schon von Rückrim & Roscher (1999) beschrieben wurde. Die maßgeblichen Kriterien (z.B. Populationsgröße, -dynamik, -struktur, Habitatqualität, Gefährdungen) werden in den vorliegenden Studien zwar an einigen Stellen erwähnt, nicht aber systematisch und stringent auf alle Arten und Gebiete angewendet und nachvollziehbar abgearbeitet. Es fehlt bislang deshalb die für die Beschreibung der Auswirkungen erforderliche Grundlage.
- b) Die Bezugnahme der FFH-Richtlinie auf den Populationsbegriff zeigt, daß eine Betrachtung der FFH-Arten nicht auf die Grenzen des FFH-Gebiets beschränkt werden kann. Deshalb ist zunächst eine geografische Vorstellung von der betroffenen (Teil-) Population zu entwickeln. Erst auf dieser Basis ist eine FFH-konforme Bewertung der Tierarten überhaupt möglich.

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt

Seite: 9

- c) In den Unterlagen fehlt für die einzelnen Arten und Gebiete die Beschreibung ihres Erhaltungszustandes. Diesen festzustellen ist jedoch erforderlich, um eine gegebenenfalls vorliegende Verschlechterung erkennen und - wichtiger noch - beschreiben zu können. Nur auf dieser Grundlage wiederum ließe sich ein bei einem Eingriff in den Lebensraum erforderlicher Befreiungsantrag begründen und der Ausgleichsbedarf herleiten. Die FFH-Richtlinie ist hier eindeutig (Art. 16). Für eine Befreiung setzt sie voraus, daß die Population ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilt. Sie verfügt damit zugleich ein faktisches Verschlechterungsverbot, das einer - wie auch immer definierten - "Erheblichkeit" (oder "Erheblichkeitsschwelle") im Grunde nicht bedarf.
- d) Festzuhalten ist schließlich, daß FFH-IV-Arten sowie die besonders und/oder streng geschützten Arten nicht betrachtet werden. Das Fehlen von sachgerechten Untersuchungen, Bewertungen und Auswirkungsbeschreibungen stellt einen weiteren Mangel der vorliegenden Studien dar. Alleine der Ordner B 4, der nur vorläufige Hinweise liefert, belegt die außerordentliche Bedeutung dieser Arten. Grundsätzlich ist mit einem Auftreten weiterer FFH-Arten (besonders FFH-IV) zu rechnen, da die Aussagen der FFH-Meldebögen für eine Beurteilung nicht annähernd ausreichen. Bemerkenswert ist z.B. auch, daß der Terminus "streng geschützt" - als einer der wichtigsten Begriffe des modernen Artenschutzrechts - in den Ordnern B 2 bis B 7 nicht ein einziges Mal auftaucht. Bezogen auf das Raumordnungsverfahren kann die Einbeziehung dieser geschützten Arten aber zu erheblichen Veränderungen der Einschätzung der Trassenvarianten führen. Schon deshalb ist es nicht möglich, auf der Grundlage der Verfahrensunterlagen Trassenvarianten unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten und hinsichtlich einer wie auch immer gearteten Optimierung abschließend zu bewerten. Mindestens die FFH-IV-Arten sind bei der Beurteilung von Eingriffen weitaus bedeutsamer als die FFH-II-Arten, deren Schutzstatus sich weitgehend in der Ausweisung von Schutzgebieten (Natura 2000) erschöpft.

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt

Seite: 10

6. Auch die Beurteilung der Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie ist unzureichend:

Art. 4 der Richtlinie stellt den Lebensraumschutz der in Anhang I aufgeführten Arten in den Mittelpunkt. Dieser Schutz umfaßt insbesondere - aber nicht ausschließlich - die Ausweisung von Schutzgebieten. Daraus wird zweierlei deutlich:

- Es werden zusammenhängende Lebensräume der Art betrachtet, was eine Fokussierung auf bestimmte - vielfach zufällige - Brutplätze ausschließt und
- die Arten sind keineswegs nur in Schutzgebieten, sondern auch darüber hinaus zu begutachten, wobei auch hier der Populationsbegriff eine wichtige Rolle spielt.

Wenn es in den Verträglichkeitsstudien - so an mehreren Stellen - heißt, daß die ange-dachte Trasse ein Brutrevier durchschneide (oder nicht durchschneide), so ist diese Fest-stellung für die hier gebotene Betrachtung unerheblich, könnte doch das Brutrevier im nächsten Jahr, bei einer Zweitbrut oder dem Auftreten weiterer Artgenossen auch an völ-lig anderer Stelle im geeigneten Lebensraum liegen. Deshalb ist es als Grundlage für die Betrachtung der Verträglichkeit erforderlich, daß zunächst der (potentielle) Lebensraum abgegrenzt und erst dann - in einem zweiten Schritt - die Betroffenheit der Art beurteilt wird. Die Verfahrensunterlagen leisten dies nicht. In ihnen findet überdies die Tatsache, daß die meisten Vogelarten Biotopkomplexbewohner und hochmobil sind, kaum Beach-tung. Wenn etwa im Zusammenhang mit dem Wespenbussard davon die Rede ist, daß die-ser nur zur Nahrungssuche erscheine, jedoch sein Brutrevier andernorts läge, so kann dies keinesfalls dazu dienen, diesen Umstand als nicht signifikant zu beschreiben. Womöglich ist der Nahrungsspezialist genau auf diesen Lebensraum angewiesen, um genügend Futter für die Brut eintragen zu können. Dann ginge von einem scheinbar nur geringen Rück-gang des Nahrungssuchraums eine beträchtliche Beeinträchtigung des Lebensraums aus. Solche Betrachtungen fehlen in den Unterlagen; vor allem aber mangelt es an einer sach-gerechten Bewertung solcher Aspekte, der sachgerechten Beschreibung der Auswirkungen und gegebenenfalls Hinweisen auf eine sachgerechte Bewältigung der Eintrittsfolgen (siehe dazu ALBIG, A., HAACKS, M., PESCHEL, R. (2003): Streng geschützte Arten als

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt
Seite: 11

neuer Tatbestand in der Eingriffsregelung - Wann gilt ein Lebensraum als zerstört? Naturschutz und Landschaftsplanung 35, (4), S.126 ff.)

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Pschera
Rechtsanwalt/Fachanwalt
für Verwaltungsrecht

Anlage: Stellungnahme von Herrn Prof. Dr.-Ing. Hubert Hochbruck vom 18. Januar 2004

Prof. Dr.-Ing. Hubert Hochbruck Biengartenstr. 46 64653 Lorsch
Tel./Fax 06251 57287 E-Mail hhochbruck@aol.com

Raumordnungsverfahren Hessen
Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar

Hier: „Optimierte Trassierung der Trassenvarianten ... zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 200-Gebieten“

Zeichnung ohne Nr, ohne Datum

Die Variante IV der diversen Trassen ist, ohne Detaillierung der genauen Kosten, in den nachgereichten Unterlagen mit Mehrkosten von ca. 350 Mio € ausgewiesen worden.

Diese Mehrkosten werden ganz wesentlich aus einem 3600 Meter langen Tunnel und einem 400 m Trogabschnitt beim Pfungstadter Moor und einem rd. 2000 Meter langen Tunnel in der Viernheimer Waldheide, östlich der A 67, entstehen. Das ist allerdings ein Schluß aus den Maßnahmen gegenüber der früher vorgelegten Trassenvariante, eine Erläuterung gibt die DB AG nicht.

Gegenstand dieser Überlegung ist, wie diese Mehrkosten vermieden bzw. doch erheblich reduziert werden können, um die Kostenungleichheit zwischen der Variante IV und den anderen Varianten soweit zu reduzieren, sodaß dieser Faktor nicht mehr zu einem Ausschluß der Variante IV allein über die Kosten führt.

Tunnel Pfungstadter Moor

Die Trasse wird nach Osten verschwenkt und zwar ab Km 26 soweit, daß bei Km 29 die Distanz zur bisherigen Trasse etwa 300 Meter beträgt.

Dann wird ein Bogen mit einem Radius von 5850 Metern angesetzt, der genau über das Ende des Moorgebietes verläuft und bis an die Autobahntrasse heranführt. Der Abstand zur Autobahn ist noch ausreichend. Dieser Bogen wird durch einen Gegenbogen abgelöst, der den gleichen Radius hat wie bisher und bei Km 31 ansetzt.

Der neue Bogen, der die Durchschneidung des Moorgebietes vermeidet, ist mit einer Geschwindigkeit größer 300 Km/h (exakt 314,9 Km/h) zu durchfahren gemäß Formel Ziffer 7 § 40 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) wenn für $U + U_1$ ein Gesamtwert von 200 mm angenommen wird. (Anlage 1)

Die neue Trassenführung ist als Skizze Anlage 2 beigelegt.

Damit wird der Bau eines Tunnels durch das Pfungstadter Moor überflüssig.

Trasse Viernheimer Heide, östlich der A 67

Die Trasse wird ab Km 45 als Gerade nach Osten verschwenkt und zwar soweit, daß bei Km 50 die Distanz zur bisherigen Trasse 200 Meter beträgt. Dann wird ein Bogen mit $R = 4175$ Metern angesetzt, der einen neuen Trassenverlauf soweit südlich erlaubt, daß auf das jetzt vorgesehene Tunnelbauwerk zwischen Km 52 und 54 verzichtet werden kann. Durch den neu vorgeschlagenen Trassenverlauf wird das Viernheimer Dreieck A 67 / A6 allerdings weiter südlich gekreuzt. Diese Stelle ist aber auch derzeit schon als eine mögliche Kreuzungsvariante (Km 2) eingetragen. Der neue Bogen von 4150 Metern kann nach EBO § 40 bei $U + U_4 = 260$ mm mit einer Geschwindigkeit von 303,3 Km/h durchfahren werden. (Anlage 3)

Durch eine geschickte Parametervariation ließe sich hier eine Optimierung von Bogenradius und Überhöhung bzw. freier Seitenbeschleunigung erreichen. Auf jeden Fall ist die Geschwindigkeit mit diesem Vorschlag höher als die Lösungen der Varianten I, II, III und V, die bei einem Radius zwischen 2350 und 2450 Metern und einem Wert $U + U_4 = 300$ eine Durchfahrgeschwindigkeit von nur knapp 250 Km/h erlauben.

Würde man die gleiche Kurvengeschwindigkeit (250 Km/h) auch hier in der Variante IV trassieren, dann wäre der Schutz des Naturschutzgebietes nahezu perfekt! (Anlage 4)

Die vorgeschlagene neue Trasse ($R = 4150$ Meter) verläuft aber auch schon jetzt in dem zu schützenden Gebiet soweit am Rand, daß, bei allem Respekt vor dem Naturschutz, eine Tunnellösung nicht mehr in Frage kommen darf.

18. 01. 04

H. Harklinal

- (4) Geschobene Züge dürfen höchstens 30 km/h fahren,
 über Bahnübergänge ohne technische Sicherung (vgl. § 11 Abs. 3) höchstens 20 km/h.
- (5) Nachgeschobene Züge dürfen höchstens 60 km/h fahren. Ist das nachschiebende Triebfahrzeug an die durchgehende Bremse angeschlossen, darf der Zug höchstens 80 km/h fahren.
- (6) Hilfszüge (z. B. Gerätewagen, Hilfslokomotiven) dürfen auch bei Dienstruhe verkehren, wenn ihre Geschwindigkeit höchstens 50 km/h beträgt. Bahnübergänge mit offenen Schranken sowie fernüberwachten oder nicht eingeschalteten Lichtzeichen oder Blinklichtern dürfen dabei ohne Sicherung durch Posten mit höchstens 10 km/h befahren werden.
- (7) In Gleisbogen darf die Geschwindigkeit betragen

$$v = \sqrt{\frac{r}{11,8} \cdot (u + u_*)}$$

v = Geschwindigkeit in km/h

r = Bogenradius in m

u = Überhöhung in mm

u_* = Überhöhungleibbetrag in mm

Der Überhöhungleibbetrag ist in Abhängigkeit von der Beschaffenheit des Oberbaus, von der Bauart der Fahrzeuge sowie von der Ladung und deren Sicherung festzulegen, er soll nicht größer sein als 150 mm.

- (8) Für Probelahrten (Versuchszüge) sind Ausnahmen von vorstehenden Vorschriften zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2), ausgenommen von der Vorschrift in Absatz 6.

§ 41

(bleibt frei)

§ 42 Rangieren, Hemmschuhe

- (1) Rangierbewegungen, die eine Zugfahrt oder eine andere Rangierfahrt gefährden können, dürfen nicht ausgeführt werden.
- (2) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über das Einfahrsignal hinaus ist in der Regel verboten. Läßt es sich im Einzelfall nicht vermeiden, so ist dazu die schriftliche Erlaubnis des Fahrdienstleiters oder Zugleiters einzuholen.

Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignale ist das Rangieren über die Einfahrweiche oder die Trapeztafel hinaus gestattet, wenn die Sicherheit durch betriebliche Anweisungen gewährleistet ist.

- (3) Die Höhe der Hemmschuhe darf das Maß von 125 mm über Schienenoberkante nicht überschreiten.

§ 43 Sichern stillstehender Fahrzeuge

- (1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern, wenn es die Sicherheit erfordert.
- (2) Triebfahrzeuge müssen beaufsichtigt werden, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig und gegen unbeabsichtigte Bewegung nicht besonders gesichert sind.

§ 44

(bleibt frei)

Anlage 1



Bürokonzepte mit System

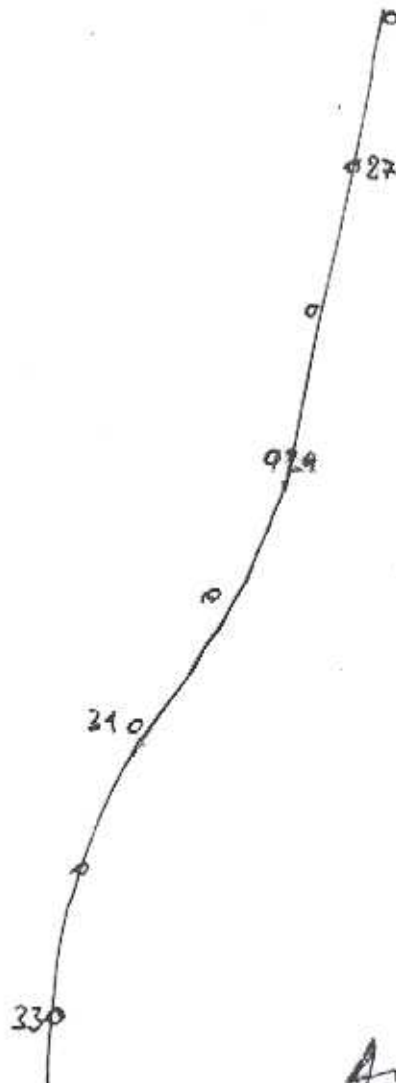
36 BÜROMÖBEL

Stumpfschalterkabel

$$Z = 5850 \text{ m}$$

$$V = 318,9 \text{ km}^3$$

026



Anlage 2

10.01.06 Hr.

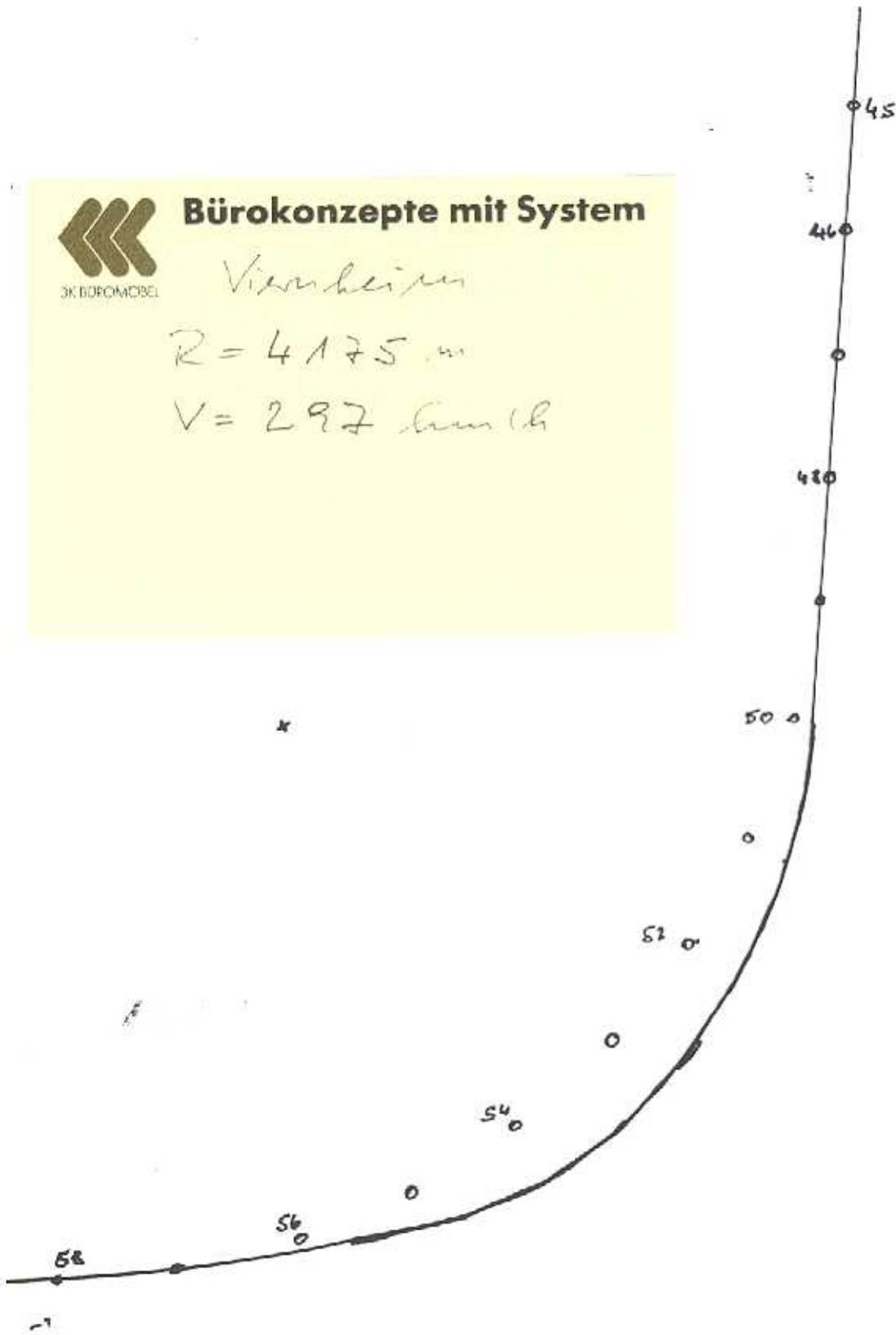


Bürokonzepte mit System

Vierhäuser

$$R = 4175 \text{ m}$$

$$V = 297 \text{ km/h}$$



Anlage 3
16.01.04 Ulf.



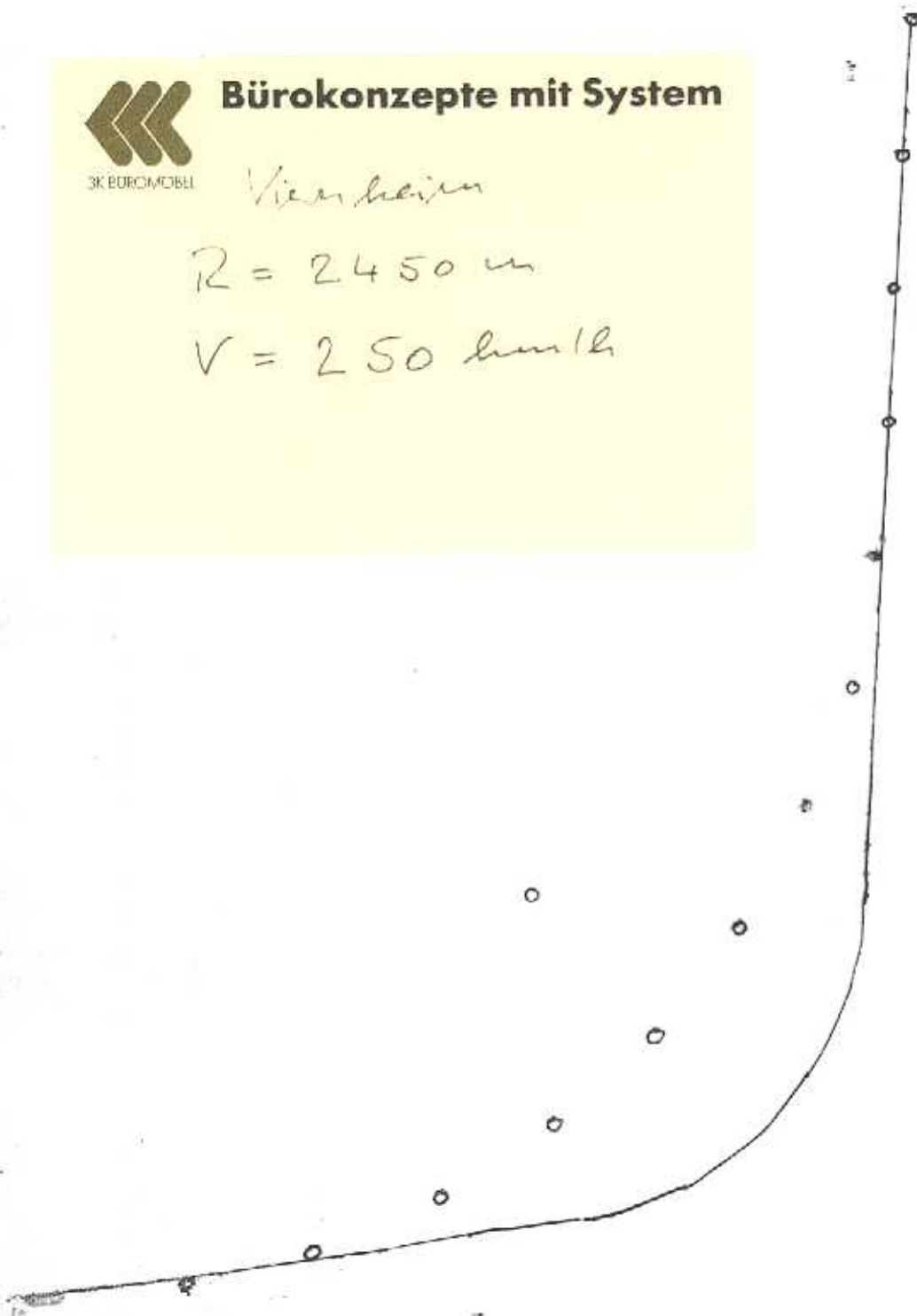
BK BÜROMÖBEL

Bürokonzepte mit System

Vierbein

$$R = 2450 \text{ mm}$$

$$V = 250 \text{ mm/h}$$



Anlage 4

16.01.04

hb

Beispielrechnung für zulässige
Geschwindigkeit in fließenden
§ 40,7 EBO

$$V = \sqrt{\frac{R}{11,8} \times U + U_1}$$

V [km/h], R [m]

U [Überhöhung in mm]

U_1 [Überhöhungsfehlerbetrag $\hat{=}$ freie Seitenbeschleunigung in mm]

Pfungsradle Moor

$$R = 5850 \quad (117 \text{ mm bei } 1:50000)$$

$$U + U_1 = 200$$

$$V = \sqrt{\frac{5850}{11,8} \times 200}$$

$$V = 314,9 \text{ km/h}$$