

**Stellungnahme der Region Nördliches Markgräflerland  
zum Vergleich der Deutschen Bahn AG  
zwischen der Antragstrasse  
und der Bürgertrasse  
vom 18. Juni 2008**

gemeinsam erarbeitet von den Freiburger Rechtsanwälten

Prof. Dr. Reinhard Sparwasser, Sparwasser & Heilshorn Rechtsanwälte  
*im Auftrag des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein*

Dr. Thomas Burmeister, Bender Harrer Krevet Rechtsanwälte  
*im Auftrag der Gemeinden Bad Krozingen, Buggingen, Hartheim und Schallstadt*

Alexander Simon, Dohle • Simon Rechtsanwälte  
*im Auftrag der Gemeinde Heitersheim*

Dr. Reinhard Härtel, Kraske Härtel Rechtsanwälte  
*im Auftrag der Gemeinde Eschbach*

Till Bannasch, Wurster Wirsing Schotten Rechtsanwälte  
*im Auftrag der Bürgerinitiative MUT e.V.*

Die Deutsche Bahn AG (DB) plant den Bau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel. Freiburg soll mit den neuen Gleisen weiträumig umfahren werden. Die Umfahrung soll ausschließlich dem Eisenbahngüterverkehr dienen, vor allem nachts. Im nördlichen Teil verläuft sie parallel zur BAB 5. Im südlichen Teil zwischen Schallstadt-Mengen und Buggingen-Seefeldern dagegen soll die neue Trasse auf über 12 km Länge diagonal das nördliche Markgräflerland zerschneiden, um wieder an die Rheintalbahn herangeführt zu werden. Dieser Streckenabschnitt umfasst Teile der Planfeststellungsabschnitte 8.2 und 9.0 und den kompletten PFA 8.3 (Antragstrasse). Nach den DB-Plänen soll die Trasse auf einem Damm durch die freie Landschaft verlaufen, die dadurch großräumig zerschnitten und weitflächig verlärmert würde.

Die Region Nördliches Markgräflerland, namentlich die Gemeinden Bad Krozingen, Buggingen, Eschbach, Hartheim, Heitersheim und Schallstadt, unterstützt vom Regionalverband südlicher Oberrhein (RVSO), vom Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald (LKBH) und der von der Bürgerinitiative Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland e.V. (MUT), haben in die Planfeststellungsverfahren für diesen Bereich als Alternative die **Bürgertrasse** eingebracht. Sie sieht im Kern eine Tieferlegung der Bahngleise und ihre Teilüberdeckung mit längeren Landschaftsbrücken vor. Nur ganz im Süden verlässt die Bürgertrasse die Linie der Antragstrasse, um die Bugginger Ortsteile Seefeldern und Kalisiedlung, die von der Antragstrasse durchschnitten würden, westlich zu umfahren. Nördlich von Müllheim-Hügelheim wird sie wieder an die Rheintalbahn herangeführt. Die Bürgertrasse mildert im Vergleich zur Antragstrasse erheblich die Lärmbeeinträchtigungen und die Zerschneidung der Region.

Auf Anforderung des RP Freiburg als Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren hat die DB am 22.04.2008 eine Gesamtdarstellung zur Variantenuntersuchung vorgelegt, die in den Planfeststellungsabschnitten 8.2, 8.3 und 9.0 die Antragstrasse mit der Bürgertrasse vergleicht. Nach Auffassung der DB sei die Antragstrasse vorzugswürdig, vor allem weil die Bürgertrasse technische Restrisiken berge und erheblich teurer sei. Die Vorteile der Bürgertrasse bezüglich des Lärms und des Landschaftsbildes könnten diese Nachteile nicht aufwiegen.

Dieser Bewertung treten die Gemeinden des Nördlichen Markgräflerlandes, der RVSO, der LKBH und MUT e.V. entgegen. Die Bewertung ist methodisch und inhaltlich fehlerhaft. Sie ist ergebnisorientiert von dem Interesse der DB geleitet, an der Antragstrasse festhalten zu können.

Bereits die Zuordnung und Aufspaltung der zu berücksichtigenden Einzelbelange ist methodisch fehlerhaft, insbesondere die negative Doppelbewertung derselben Aspekte hinsichtlich ihrer technischen und finanziellen Auswirkungen und die Gewichtung der einzelnen Belange. Korrekter Weise muss die Abwägung zwischen den niedrigeren Investitionskosten als einzigem Vorteil der Antragstrasse einerseits und den betroffenen Schutzgütern (vor allem Mensch und Landschaft) andererseits, bei denen durchweg die Bürgertrasse besser abschneidet, vorgenommen werden. Die Belange von Menschen und Land-

schaft sind höher zu gewichten, als die DB dies getan hat (I.). Die Variantenuntersuchung erkennt zwar grundsätzlich Vorteile der Bürgertrasse bei der Reduzierung der Lärmeinwirkungen an. Ihre tatsächliche Dimension und rechtliche Bedeutung, namentlich die Minderung der besonderen weiträumigen Lärmauswirkungen einer vor allem nachts befahrenen reinen Gütereisenbahnstrecke durch bisher unberührte Landschaft und Dörfer, werden jedoch unterbewertet (II.). Unvollständig und fehlerbehaftet sind auch die Berechnungen und Bewertungen der DB zu den Auswirkungen der Trassen auf das Landschaftsbild, auf den Flächenverbrauch und auf die Landwirtschaft (III.). Schließlich betrachtet die DB Kostenfragen einseitig unter dem Blickwinkel der Bau- und Unterhaltungskosten. Die gravierenden Folgekosten durch sinkende Immobilienwerte und Einbußen für die Wirtschaft werden ausgeblendet, obwohl sie in der Abwägungsentscheidung über die Trassenvarianten zu berücksichtigen sind (IV.). Entgegen der Annahme der DB ergeben sich deshalb für die Gesamtbeurteilung bei einer sachgerechten Abwägung der entscheidungserheblichen Belange so deutliche Vorteile der Bürgertrasse gegenüber der Antragstrasse, dass sie die zu erwartenden Mehrkosten rechtfertigen. Die Bürgertrasse ist insgesamt vorzugswürdig und drängt sich als Alternative zur Antragstrasse auf (V.).

## **I. Methodenkritik – Gewichtung der Belange in der Gesamtabwägung**

Die Variantenuntersuchung der DB gelangt in erster Linie durch die „Einordnung der Belange für den Gesamtabwägungsprozess“ zu ihren Aussagen zugunsten der Antragstrasse. Diese Einordnung ist das Kernstück der Abwägung, die jedem Planungsprozess immanent ist. Durch eine sachwidrige Aufspaltung (1.) und Gewichtung (2.) dieser Belange verschafft die DB ihrer Antragstrasse einen unberechtigten Abwägungsvorteil.

### **1. Sachwidrige Aufspaltung der Kriterien**

Die nahezu im Stile einer Addition von Plus- und Minuspunkten durchgeführte Gesamtwertung führt zu verzerrten Ergebnissen, weil die für die Antragstrasse streitende Belange in zahlreiche Unterbelange unterteilt werden, die mit jeweils gleicher Gewichtung in das Gesamtergebnis eingehen, während die Belange, die einen Vorteil der Bürgertrasse begründen, nur in zwei Unterpunkte aufgegliedert und damit auch nur mit zwei Einzelwertungen bilanziert werden. Dadurch ergibt sich am Ende des Variantenvergleichs der DB eine Gesamtbilanz, in der die Pluspunkte für die Antragstrasse quantitativ dominieren.

Anstelle der von der DB vorgegebenen drei Belange mit hoher, der immerhin neun mit mittlerer und schließlich der drei mit geringer variantenspezifischer Relevanz verbleiben bei systemgerechter Handhabung eigentlich nur zwei Aspekte mit hoher variantenspezifischer Relevanz: Auf der einen Seite steht der Mensch mit seiner besonderen Sensibilität gegenüber Lärm und sonstigen Beeinträchtigungen seines Lebens-, Arbeits- und Erholungsraumes; auf der anderen Seite stehen die Kosten für Investition und Betrieb. Nachvollziehbar wäre es, wenn unter diesem Sammelaspekt noch bahnspezifische Belange Einfluss fänden, so sie denn von besonderer Bedeutung wären. Einen relevanten Unterschied bei bahnspezifischen Belangen findet aber selbst die DB nicht. Konsequenter Wei-

se hat sie im Erörterungstermin vorbehaltlos eingestanden, auch die Bürgertrasse sei betriebs- und trassierungstechnisch ohne Funktionseinbußen realisierbar. Auch die von der Bahn thematisierte Vereinbarkeit der Trassen mit dem Bergbau ist im Ergebnis eine reine Kostenfrage. Ingenieurtechnisch sind die bergbaulichen Probleme zu bewältigen.

Betrachtet man die beiden so definierten Belange Mensch und Kosten genauer, wird rasch ersichtlich, dass sich zahlreiche der anderen abgehandelten Fragen diesen unterordnen lassen. So beinhalten z.B. Themen wie Massenbilanz, Neu- oder Umbauten, erforderliche Bauwerke, aber auch Entwässerung oder Sicherheitstechnik ausschließlich oder weit überwiegend Kostenfragen, während die mittelbare Betroffenheit von Siedlungsgebieten genauso beim Thema Mensch zu behandeln ist wie die unmittelbare Betroffenheit direkter Bahnanlieger, aber z.B. auch der Schutz des Trinkwassers. Hieraus ergibt sich folglich eine ganz andere Entscheidungsmatrix:

<b>Aspekt</b>	<b>Mensch</b>	<b>Kosten</b>	<b>Sonstiges</b>
Lärm	X		
Investitionskosten und Unterhaltung		X	
Geologische und bergbautechnische Belange		X	X
Mittelbare Betroffenheit von Siedlungen	X		
Landschaft und Landschaftsbild	X		X
Flächenverbrauch und Massenbilanz		X	X
Landwirtschaft (ohne Flächenverbrauch)			X
Neu- und Umbau DB		X	
Erforderliche Bauwerke und Regelwerke		X	
Entwässerung der Bahnanlagen		X	
Sicherheitstechnische Belange	X	X	X
Unterhaltung, Sanierung, Instandsetzung		X	
Fauna und Flora	X		X
Wasser (Trinkwasser, Grundwasser)	X	X	
Betriebliche Belange DB		X	

In den meisten Fällen lassen sich die Detailpunkte also den Überbegriffen „Mensch“ und „Kosten“ zumindest teilweise zuordnen. Einzige Ausnahme sind die Kriterien Fauna und Flora, sowie Landwirtschaft und der Unterpunkt Altlasten, die sich zumindest in Teilbereichen dieser Zuordnung entziehen.

Selbst unter Zugrundelegung der Bewertung der DB halten sich die Einzelpunkte Fauna und Flora sowie Landwirtschaft in etwa die Waage, wobei letzteres nicht zutrifft (s.u. III. 3.). Die Befürchtung bezüglich möglicher Altlasten kann vernachlässigt werden, denn zu dieser Frage liegen bis heute keine belastbaren Ergebnisse vor, sodass sich der Gutachter der DB in Spekulationen über hypothetische Verhaltensweisen in der Vergangenheit ergeht. Sollte man tatsächlich auf Altlasten stoßen, spricht eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass für deren Beseitigung der Verursacher herangezogen werden kann.

Gewichtet man die einzelnen Kriterien in der zuvor skizzierten Weise, verbleibt ein eindeutiger Befund: Überall dort, wo die vorliegenden Informationen der Rubrik „Mensch“ zugeordnet werden müssen, überwiegt die Bürgertrasse so deutlich, dass sie sich geradezu aufdrängt. Allein unter finanziellen Aspekten ist die Antragstrasse im Vorteil, zumindest wenn man nur die unmittelbaren Kosten betrachtet.

Bei korrekter Vorgehensweise lässt sich die Gesamtabwägung somit auf die Kriterien Mensch und Kosten reduzieren. Damit wird auch klar, dass die Bahn tatsächlich allein ihr Kosteninteresse anführen kann, um den Menschen im nördlichen Markgräflerland erhebliche Beeinträchtigungen aufzubürden.

## **2. Sachwidrige Gewichtung der Kriterien**

Selbst innerhalb des methodischen Ansatzes des DB sind die vorgenommenen Gewichtungen nicht gerechtfertigt. Die geologischen Belange werden – zumal der Erkenntnisstand hier bisher ungenügend ist – zu hoch gewichtet und sind eigentlich nur ein Teil des Kostenaspektes. Zu Recht werden die gesundheitliche Betroffenheit des Menschen (Lärm) und die Investitionskosten hoch gewichtet. Zu Unrecht nur mit mittlerer Relevanz eingestellt sind dagegen die Kriterien Landschaft, Flächenverbrauch und Landwirtschaft. Sie müssen mit hoher variantenspezifischer Relevanz gewichtet werden, da die Trassen weitgehend durch freie Landschaft und agrarisch genutzte Flächen verlaufen und sich dort massiv auswirken. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die DB diesem Belang, dem bei einer die Landschaft erstmals neu zerschneidenden Trasse offensichtlich erhebliche Bedeutung zukommt, nur mittleres Gewicht einräumen will.

## II. Lärmimmissionen

Die DB bewertet die Bürgertrasse unter Lärmgesichtspunkten als vorzugswürdig gegenüber der Antragstrasse und gewichtet diesen Vorteil hoch. Das ist grundsätzlich richtig, verkennt aber dennoch die Dimension der Defizite der Antragstrasse beim Lärm (1.) und im Verhältnis dazu die Vorteile der Bürgertrasse (2.).

### 1. Defizite des Lärmschutzes an der Antragstrasse

Die DB verkennt bei der Bewertung ihres eigenen Schallschutzkonzeptes bereits grundlegend das von § 41 BImSchG vorgegebene Schutzniveau (a) und die daraus zu ziehenden Konsequenzen für die Nichtanwendung des Schienenbonus (b) und die Erforderlichkeit eines Spitzenschallpegelkriteriums (c). Ihr Schutzkonzept geht außerdem von einer fehlerhaften zeitlichen und technischen Prognosegrundlage aus (d), stuft die Schutzwürdigkeit der betroffenen Baugebiete teilweise falsch ein (e), erfüllt in besonders betroffenen Wohnlagen nicht die Anforderungen des Gesundheitsschutzes (f) und verkennt die negativen Auswirkungen des Lärms auf kommunale Entwicklungspotentiale (g). Würde das Schallschutzkonzept der Antragstrasse planfestgestellt, wäre es gerichtlich mitsamt dem Planfeststellungsbeschluss aufzuheben (h).

#### *a) Schutzniveau des § 41 BImSchG*

Die Schutzpflicht des § 41 BImSchG gilt beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen. Dabei dürfen keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden. Schädliche Umwelteinwirkungen sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder Nachbarschaft herbeizuführen.

§ 41 BImSchG ist eine Planungsschranke. Er kann nicht im Wege der Abwägung überwunden werden. Die planerische Gestaltungsfreiheit wird dadurch begrenzt. Eine Einschränkung der Schutzpflicht bedeutet nur die Kostenschranke des § 41 Abs. 2 BImSchG. Danach dürfen die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Damit gibt § 41 Abs. 1 BImSchG das einzuhaltende Schutzniveau vor. Es wird nur für die Fälle des Abs. 2, also die Kostenschranke, durchbrochen.

Einzelheiten des gesetzlichen Schutzniveaus werden nach § 43 Abs. 1 BImSchG durch Rechtsverordnungen konkretisiert. Zu diesem Zweck wurde die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erlassen. Sie enthält u.a. Regelungen für das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Emissionswerte, und sie legt Grenzwerte fest. Bei Überschreitung der Grenzwerte handelt es sich zwingend um eine schädliche Umwelteinwirkung. Nach neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung genügen die Regelungen der 16. BImSchV aber nicht mehr, das nach § 41 Abs. 1 BImSchG erforderliche Schutzniveau zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere die undifferenzierte Anwendung des Schienenbonus und die fehlende Berücksichtigung von Maximalpegeln.

*(b) Nichtanwendbarkeit des Schienenbonus*

Der Schienenbonus ist nach Auffassung vieler Lärmexperten veraltet: Er basiert auf Studien aus den 70er und 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Sie wurden an Strecken mit deutlich geringerer Frequentierung durchgeführt. Die Ergebnisse sind bereits aus diesem Grund nicht auf die hoch ausgelastete Planfeststellungsstrecke übertragbar.

Zur Rechtfertigung des Schienenbonus wird auch nur auf die Lästigkeitswirkung abgestellt. Dies betrifft die Lärmpsychologie. In lärmphysiologisch/-medizinischen Studien konnte jedoch noch nie eine geringere Schädlichkeit des Schienenverkehrslärms gegenüber dem Straßenlärm festgestellt werden. Nach neuesten Studien sind die negativen Auswirkungen auf das Schlafverhalten beim Schienenverkehrslärm sogar noch ausgeprägter als beim Straßen- und Fluglärm. Aus diesem Grund ist der Schienenbonus, zumindest für die Nachtzeit, nicht weiter der Grenzwertberechnung zugrunde zu legen.

*(c) Fehlende Berücksichtigung eines Spitzenschallpegelkriteriums*

Ferner berücksichtigt die DB unzulässigerweise nicht das Spitzenschallpegelkriterium. Die rechtlichen Regelungen berücksichtigen zu wenig die Besonderheiten nächtlichen Eisenbahn-, insbesondere Güterverkehrs. Der neben der Trasse schlafende Bürger wird vom tatsächlich gehörten Spitzenschallpegel aufgeweckt und nicht von einem Mittelungspegel, der lediglich das nicht hörbare Ergebnis einer Berechnung ist. Spitzenschallpegel werden aber im Lärmschutzkonzept der DB überhaupt nicht berücksichtigt. Dabei ist deren gesundheitsschädliche Wirkung inzwischen hinlänglich untersucht und im Bereich des Luftverkehrs nicht nur von der Rechtsprechung allgemein anerkannt. In der jüngsten Novelle zum Fluglärmschutzgesetz wurden explizite Beschränkungen der Spitzenschallereignisse auf maximal 6 pro Nacht festgelegt. Die DB dagegen plant die Antragsstrecke mit 155 Güterzügen pro Nacht, also einem Spitzenschallpegel alle 3 Minuten.

Diese Erkenntnisse sind auch in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren zu beachten. Tatsächlich wurde der Lärmschutz aber ohne sie geplant. Damit entspricht die Planung zwar vielleicht der veralteten 16. BImSchV. Sie bleibt aber hinter den gesetzlichen Anforderungen des § 41 BImSchG und dem gebotenen Gesundheitsschutz der Bürger zurück.

#### *(d) Fehlerhafte Prognosegrundlagen*

Bislang hat die DB ihrem Schallschutzkonzept die Zugzahlenprognose 2015 des aktuellen Bundesverkehrswegeplans zugrunde gelegt. Der Prognosehorizont beträgt danach weniger als 10 Jahre und greift deutlich zu kurz. Dem Schallschutzkonzept ist deshalb mindestens die Zugzahlenprognose 2025 des vom Land Baden-Württemberg in Auftrag gegebenen Gutachtens der BVU zugrunde zu legen. Danach nimmt der nächtliche Güterverkehr von 155 auf 165 um 10 Züge zu. Schon auf dieser Grundlage wird es erstmals auch in Dottighofen, Tunsel und Bremgarten Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV geben, so dass die DB hier ebenfalls nicht mehr ohne Schallschutzwände auskommt.

Bei der Zugzahlenprognose 2025 der BVU ist das Leitsystem ETCS noch nicht berücksichtigt worden, obwohl in den Planfeststellungsunterlagen erklärt wird, die Strecke werde damit ausgerüstet. Es ist daher damit zu rechnen, dass der nächtliche Güterverkehr noch stärker zunehmen wird, als in der Prognose 2025 bisher angenommen wurde.

#### *(e) Fehlerhafte Gebietseinstufung*

In Biengen und Schlatt wurde jeweils eine fehlerhafte Gebietseinstufung vorgenommen (Mischgebiet statt Wohngebiet). Dies wurde von der zuständigen Baurechtsbehörde des Landratsamts Breisgau-Hochschwarzwald bestätigt. Aufgrund der tatsächlich höheren Schutzbedürftigkeit der betroffenen Gebiete werden dort die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich überschritten. Damit werden die Errichtung einer Schallschutzwand für Biengen und eine Verlängerung der Schallschutzwand für Schlatt erforderlich.

#### *(f) Unzureichende Bewältigung der Schallschutzkonflikte*

Nur in wenigen Bereichen der gesamten ABS/NBS Karlsruhe-Basel rückt die Antragstrasse so dicht an die Bebauung heran wie in den Bugginger Ortsteilen Seefeld und Kalisiedlung. Trotz der nach den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV nachts um bis zu 16 dB(A) überschritten. In der Kalisiedlung werden teilweise auch die Taggrenzwerte nicht eingehalten. Selbst mit 10 m hohen Schallschutzwänden könnten hier die Immissionsgrenzwerte nicht durchgehend eingehalten werden.

Schon deshalb gehört Buggingen zu den neuralgischsten Punkten der gesamten ABS/NBS. Hinzu kommt, dass sich die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nicht auf einzelne wenige Gebäude beschränkt, sondern sich vielmehr großflächig auf ganze Ortsteile erstreckt. Bei Nutzung ihrer Außenwohnbereiche werden dort die betroffenen Anwohner Lärmbeeinträchtigungen ausgesetzt, die als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen sind. Ähnliche Betroffenheiten ergeben sich an mehreren Aussiedlerhöfen

#### *(g) Beeinträchtigung gemeindlicher Entwicklungspotentiale*

Die Antragstrasse überzieht großflächig erstmalig weite Teile der Siedlungsbereiche der Stadt Bad Krozingen (Biengen, Hausen, Schlatt, Tunsel und den Kernort einschließlich

Kurpark), der Gemeinde Hartheim (Feldkirch, Bremgarten, Kernort Hartheim) und des Schallstadter Ortsteils Mengen mit Schienenverkehrslärm. Die einschlägige Lärmdifferenzkarte zeigt, dass hier nachts eine großflächige erhebliche Zusatzbelastung von 3 dB(A) bis 10 dB(A) entsteht.

Die Antragstrasse beeinträchtigt dadurch massiv die Planungshoheit der Gemeinden. In dem gesamten Lärmkorridor von etwa 1.400 m beiderseits der Antragstrasse ist eine weitere Entwicklung nicht möglich, zumal die Gemeinden bei ihrer Bauleitplanung gehalten sind, die gegenüber den Grenzwerten der 16. BImSchV niedrigeren Werte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – einzuhalten.

#### *(h) Rechtsfolgen des defizitären Schallschutzkonzeptes*

Die DB ist bei dem Variantenvergleich fehlerhaft davon ausgegangen, das bisherige Lärmschutzkonzept der Antragstrasse genüge in vollem Umfang den rechtlichen Erfordernissen. Dieser Mangel unterliegt der vollen gerichtlichen Überprüfung. Ohne Weiteres ergibt sich das, soweit die Mängel des Schallschutzkonzeptes wegen fehlerhafter Prognose, unzutreffender Gebietseinstufung und Fehlbewertung der Schutzwürdigkeit der Betroffenen auf einer Schallschutzberechnung nach der 16. BImSchV beruhen. Das Gericht hat aber auch zu prüfen, ob untergesetzliche Regelungen wie die 16. BImSchV mit höher-rangigem Recht wie § 41 Abs. 1 BImSchG vereinbar sind. Dazu hat das Gericht zunächst den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung zu ermitteln, die Grenzwerte für Gesundheitsgefahren und wesentliche Belästigungen zu prüfen und der Frage nachzugehen, ob der Schienenbonus gerechtfertigt ist und Spitzenschallpegel zu berücksichtigen sind. Ergebnis dieser Prüfung kann nach dem heutigen Stand der Wissenschaft nur sein, dass die 16. BImSchV den Anforderungen des § 41 Abs. 1 BImSchG nicht mehr genügt. Bei der erforderlichen Neukonzeption des Schallschutzes ist auch die Tieferlegung der Trasse als effektivste Maßnahme des aktiven Schallschutzes einzubeziehen.

Abgesehen davon ist der von der Antragstrasse verursachte zusätzliche Lärm in der Abwägung zu berücksichtigen, selbst wenn er unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV liegt. Zwar entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Gestaltungsfreiheit nach pflichtgemäßem Ermessen, in welcher Weise sie den Belangen des Rechtsschutzes Rechnung tragen will. Die Lärmschutzinteressen der Anwohner sind aber auch dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn sie unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle liegen.

BVerwG, Urt.v. 19.11.2006 - 4 A 2001/06 -, NVwZ 2007, 445 (450)

## **2. Lärmvorteile der Bürgertrasse**

Die Bürgertrasse und ihr Schallschutzkonzept sind technisch realisierbar (a) und bewirken eine erhebliche Lärmentlastung (b).

### *a) Technische Realisierbarkeit*

Die DB verweist in ihrer Variantenuntersuchung an mehreren Stellen darauf, die Bürgertrasse berge technische Risiken, u.a. liege für die Polsterwände als Charakteristikum der Bürgertrasse bisher keine unternehmensinterne Genehmigung vor. Dazu ist zweierlei anzumerken:

Erstens basiert die Bürgertrasse auf einer Machbarkeitsstudie, die noch keine technischen Details geklärt hat. Dazu hat die DB selbst im Erörterungstermin im Februar 2008 zu Protokoll gegeben, nach ihrer eigenen Prüfung sei die Bürgertrasse trassierungstechnisch und betriebstechnisch machbar. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Variantenvergleich vom April 2008 hinter diesen Erkenntnisstand zurückfällt und technische Zweifel sät.

Zweitens ist es für die Planfeststellung nicht maßgeblich, ob bestimmte Bauweisen - z.B. mit Geotextilien bewehrte Polsterwände - eine unternehmensinterne Genehmigung der DB haben. Die Bahn kann sich ihr Recht insoweit nicht selbst setzen, sondern ist an den objektiven Stand der Technik gebunden.

#### *b) Lärmentlastungswirkung*

Nur die Bürgertrasse mit Polsterwänden bringt für die betroffenen Bürger und die Region eine zumutbare Lösung der gravierenden Lärmprobleme, die die Antragstrasse mit sich bringen würde. Auch die Bahn räumt ein, dass die Antragstrasse hier deutlich schlechter abschneidet als die Bürgertrasse. Die Bürgertrasse verringert den Lärmteppich der Belastungsschwelle von 49 dB(A) nachts um fast 4/5 von jeweils 1.400 m beiderseits der Antragstrasse auf ca. 300 m. Die großflächige Verlärmung wird dadurch stark reduziert.

Das Kriterium der lärmgewichteten Einwohner, das die Schalltechnische Untersuchung (Anhang 2 zur Variantenuntersuchung) verwendet, ist aufgrund seiner Abstraktheit nur bedingt geeignet, die durch die Bürgertrasse erzielbare Lärmentlastungswirkung plastisch darzustellen. Es fehlt eine Bewertung dessen, was eine Reduzierung der lärmgewichteten Einwohner von 20.126 auf 13.660 tatsächlich bedeutet. So wird nicht hinreichend deutlich, dass durch die Tieflage und die Polsterwände ein erheblicher Teil der Lärmimmissionen abgepuffert werden kann und die Bewohner der von der Antragstrasse betroffenen Wohngebäude großflächig und weiträumig von Lärm entlastet werden. Im Variantenvergleich fehlt auch die Aussage, dass die Spitzenpegel vorbeifahrender Güterzüge durch die Bürgertrasse unter die Aufwachschwelle gesenkt werden können und damit ein gesunder Schlaf weiterhin möglich sein wird.

Die Bürgertrasse eröffnet den Gemeinden damit auch erheblich stärkere Weiterentwicklungsmöglichkeiten und stärkt die gemeindliche Planungshoheit.

In dem Variantenvergleich fehlt ferner die Feststellung, dass nur die Bürgertrasse die mit der Antragstrasse nicht lösbaren unzumutbaren Lärmprobleme in Seefeldern und in der Kalisiedlung angemessen lösen kann. Denn die Bürgertrasse verläuft dort in Tieflage und mündet erst zwischen den Ortslagen Buggingen und Hängelheim in die Rheintalbahn.

Gerade das Überwerfungsbauwerk für die Zusammenführung von neuer Güterumfahrung und bestehender Rheintalbahn verursacht besonders laute Lärmeinwirkungen. Bei der Bürgertrasse wurde es deshalb gezielt zwischen zwei Ortslagen und somit siedlungsfern platziert statt wie bei der Antragstrasse direkt vor Seefeldern und der Kalisiedlung.

### **III. Landschaftsbild, Flächenverbrauch und Landwirtschaft**

Die Bürgertrasse weist deutliche Vorteile gegenüber der Antragstrasse auf, weil sie das Landschaftsbild kaum beeinträchtigt (1.), weniger Flächen benötigt (2.) und die Belange der Landwirtschaft besser berücksichtigt (3.)

#### **1. Auswirkungen auf das Landschaftsbild**

Die Auswirkungen der Trassen auf die Landschaft behandelt die DB im Variantenvergleich allein unter den Kriterien des Flächenverbrauchs und der funktionalen Zerschneidung. Dem Landschaftsbild als immateriellem Rechtsgut wird keine Zeile gewidmet. Das erkennt die Bedeutung dieses Belangs, bei dem die Antragstrasse gegenüber der Bürgertrasse deutliche Nachteile beim Erhalt der Sichtbeziehungen (a), der Wegebeziehungen (b) und der Aufenthaltsqualität (c) aufweist:

##### *a) Zerstörung der Sichtbeziehungen*

Die Antragstrasse und die Straßenquerungen zerschneiden mit ihren Dämmen vertikal die Landschaft und unterbrechen bisherige Sichtbeziehungen, die den Kern des Landschaftsbildes ausmachen. Das prägende Charakteristikum des Markgräflerlandes ist der Dreiklang aus weiter Rheinebene, sanften Hügeln der Vorbergzone und Schwarzwaldgipfeln. Der kilometerlange Bahndamm mitsamt hohen Schallschutzwänden zerstört die Wahrnehmung der Ebene als ein wichtiges Element dieses Bildes. Die Bürgertrasse weist hier erhebliche Vorteile auf.

##### *b) Zerstörung der Wegebeziehungen*

Die Antragstrasse zerschneidet mit dem Damm auch horizontal/funktional die Landschaft, weil sie ein erhebliches Querungshindernis für Menschen und Tiere bildet. Sie unterbindet die freie Bewegung in der Landschaft und damit auch deren Wahrnehmbarkeit. Die Bürgertrasse mindert diese Zerschneidungswirkung erheblich durch die vorgesehenen Landschaftsbrücken.

##### *c) Zerstörung der Aufenthaltsqualität in der Landschaft*

Die Antragstrasse zerschneidet mit ihrem Lärmteppich die Landschaft in ganzer Breite. Selbst die Wanderer in den Bergen werden die Züge hören, deren Schall vom Damm frei in alle Richtungen abstrahlt. Hierunter leidet die Aufenthaltsqualität in der Landschaft

und damit auch deren Wertigkeit. Die Bürgertrasse mindert diese Beeinträchtigungen ganz erheblich.

## **2. Flächenverbrauch**

Entgegen der Annahmen der DB benötigt die Bürgertrasse signifikant weniger Flächen für das Vorhaben selbst (a) und für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (b). Das wiegt den Mehraufwand der Bürgertrasse an vorübergehenden Bauflächen auf (c).

### *a) Flächen für Trasse und Querungsbauwerke*

Laut Kapitel I. 4.2 der Variantenuntersuchung verbraucht die Antragstrasse netto (= abzüglich bereits versiegelter Flächen) 62,6 ha Fläche, die Bürgertrasse 56,6 ha. Zur Bürgertrasse seien jedoch weitere 10,6 ha für bahnbegleitende Wege, Versickerungsanlagen, Rettungsplätze mit Zufahrten und querende Straßen zu addieren, wovon wiederum die Flächen der Landschaftsbrücken abzuziehen seien. So gelangt die Bahn zu einem Flächenbedarf der Bürgertrasse von 59,7 ha, also bloß 3 ha weniger als die Antragstrasse. Diese Annahmen sind nicht sachgerecht:

Gesonderte bahnbegleitende Wege sind nicht erforderlich. Bei der auf den Trassenbau folgenden Unternehmensflurbereinigung können die ohnehin neu zu strukturierenden landwirtschaftlichen Wirtschaftswege so gelegt werden, dass sie zugleich als Zuwegung zur Bahn dienen. Deshalb sind auch gesonderte Zufahrten zu den Rettungsplätzen nicht nötig.

Die Bürgertrasse benötigt weniger Flächen für querende Straßen. Während diese bei der Antragstrasse in langen Trögen unterführt oder auf langen, hohen Rampen über den Bahndamm überführt werden, können aufgrund der Tieflage der Bürgertrasse die querenden Straßen in geringer Höhe mit kurzen Rampen und niedrigem Flächenbedarf überführt werden.

Im Saldo ist deshalb davon auszugehen, dass die Bürgertrasse einen größeren Flächenvorteil gegenüber der Antragstrasse aufweist als lediglich die von der DB angenommen 3 ha.

### *b) Naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen*

Analog zur Annahme, die Bürgertrasse benötige ca. 3 ha weniger Fläche, geht die DB unter Zugrundelegung des gleichen Eingriffs-/Ausgleichskoeffizienten davon aus, für die Bürgertrasse würden auch ca. 4 ha weniger Ausgleichsflächen benötigt (92 ha statt 96 ha). Diese Annahme ist aus drei Gründen unzutreffend:

Erstens ist der Flächenbedarf der Bürgertrasse um mehr als 3 ha niedriger als derjenige der Antragstrasse (s.o.), so dass sich auch ihr Ausgleichsbedarf für den Verlust von Bodenfunktionen und der dadurch verursachte weitere Flächenverlust mindern.

Zweitens reduziert die DB den Vergleich der Eingriffswirkungen allein auf den Flächenverbrauch. Das ist methodisch fehlerhaft. Denn ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung erst, wenn alle beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sind (§ 19 Abs. 2 S. 2 BNatSchG, § 21 Abs. 2 S. 2 LNatSchG). Die Antragstrasse greift nicht nur in den Naturhaushalt der Böden, sondern auch in die Trassenumgebung ein: durch ihre stärkere Zerschneidungswirkung und die fehlenden Querungsmöglichkeiten für Wildtiere, durch die Verdolung querender Gewässer und durch den Lärmteppich, der auch die Tierwelt beeinträchtigt. Die Bürgertrasse dagegen bietet mit ihren langen Landschaftsbrücken der Tierwelt bessere Querungsmöglichkeiten. Die Gewässer können auf den Landschaftsbrücken über die Trasse geführt werden. Die Lärmeinwirkungen auf die Tierwelt sind wesentlich geringer. Der insgesamt geringere Eingriff der Bürgertrasse in den Naturhaushalt reduziert auch den Ausgleichsbedarf.

Drittens greift die Antragstrasse ganz erheblich in das Landschaftsbild ein. Den Ausgleichsbedarf dafür hat die DB komplett unterschlagen, weil sie sich mit dem Landschaftsbild gar nicht auseinandersetzt (s.o. 1.). Hier liegt einer der entscheidenden Vorteile der Bürgertrasse, die fast gar nicht in das Landschaftsbild eingreift. Für den Ausgleich des Eingriffs der Antragstrasse in das Landschaftsbild ist erheblicher zusätzlicher Flächenbedarf erforderlich. Die Annahme der DB, dies könne mittels Begleitgrün auf den ohnehin für das Vorhaben benötigten Flächen (vor allem auf den Dammböschungen) erfolgen, geht fehl. Denn diese so genannten „Gestaltungsmaßnahmen“ sind im landschaftspflegerischen Begleitplan für die Antragstrasse der DB ausdrücklich nicht als Ausgleichsmaßnahmen bilanziert worden. Es bedarf also für die Antragstrasse zusätzlicher Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in das Landschaftsbild. Angesichts der Erheblichkeit dieses Eingriffs ist hierfür mit einem Flächenbedarf von deutlich mehr als zehn Hektar zu rechnen.

### *c) Vorübergehend beanspruchte Bauflächen*

Zutreffend ist die Einschätzung der DB, wonach für die Bürgertrasse aufgrund des größeren Massenaushubs und der erhöhten bautechnischen Anforderung in der Tieflage während der Bauphase der Flächenbedarf größer sein wird als bei der Antragstrasse. Dieses Kriterium ist jedoch gegenüber dem dauerhaften Flächenverlust deutlich geringer zu gewichten.

### **3. Auswirkungen auf die Landwirtschaft**

In Kapitel I. 4.3 gelangt die DB zu der Einschätzung, die Antragstrasse sei für die Landwirtschaft günstiger, weil sie auf einer geringeren Länge landwirtschaftliche Flächen zerschneide, zumal auf den Landschaftsbrücken keine durchgehende Bewirtschaftung möglich sei. Außerdem werde die Landwirtschaft durch den höheren Flächenverbrauch während der Bauphase stärker beeinträchtigt. Das wiege insgesamt schwerer als der größere dauerhafte Flächenverlust durch die Antragstrasse.

Diese Einschätzung verkennt die Auswirkungen einer Bahntrasse auf die Landbewirtschaftung. Tatsächlich schneidet die Bürgertrasse gegenüber der Antragstrasse bei allen Kriterien – ausgenommen die größere vorübergehende Flächeninanspruchnahme – günstiger ab. Zum Verbrauch an Flächen für die Trasse und den Naturschutzausgleich wurde dies bereits dargelegt. Wesentliche Nachteile für die Landwirtschaft ergeben sich darüber hinaus aus der Zerschneidung (a) und dem Qualitätsverlust der Flächen nahe der Antragstrasse (b).

#### *a) Zerschneidung*

Zwar führt die Bürgertrasse über einige Kilometer länger durch Agrarflächen als die Antragstrasse. Dennoch ist ihre Zerschneidungswirkung geringer, weil die Landschaftsbrücken zusätzliche Querungsmöglichkeiten bieten. Wegen der zunehmenden Größe landwirtschaftlicher Maschinen sind die Landschaftsbrücken den vorgesehenen Unterführungen der Antragstrasse vorzuziehen. Auch für die Nutzung der Beregnungsanlagen ist die Bürgertrasse günstiger zu bewerten, weil die Leitungen dafür in den Landschaftsbrücken verlegt werden können. Schließlich schont die Bürgertrasse auch deutlich wirksamer die Gesundheit und Arbeitsfähigkeit der in den Markgräfler Sonderkulturen (Spargel, Erdbeeren etc.) zahlreich eingesetzten Erntehelfer.

#### *b) Qualitätsverlust*

Die Antragstrasse mindert erheblich den Bodenwert bisher qualitativ hochwertiger Landwirtschaftsfläche in Trassennähe. Die Bahndämme und die darauf angebrachten Schallschutzwände einschließlich der zur „Einbindung in das Landschaftsbild“ vorgesehenen Begleitbäume verschatten auf beiden Seiten der Antragstrasse die Ackerböden. Gleiches gilt für die Dämme der querenden Straßen, die außerdem zu ungünstig zu bewirtschaftenden Flächenzuschnitten führen. Vor allem auf der Ostseite der Antragstrasse werden sich die Kaltluftabflüsse des Schwarzwaldes stauen. Kälteseen erhöhen die Frostgefahr für die Pflanzen und verzögern die Reifung. Verstärkte Nebelbildung erhöht den Pilzbefall. Die geringere Durchlüftung im Windschatten des Bahndammes vermindert eine effektive Befruchtung der Pflanzen, die für den Anbau von hochwertigem Saatmais unabdingbar ist.

Auf den qualitativ minderwertigen Flächen werden auf Dauer geringere Erträge minderer Qualität bei höherem Bewirtschaftungsaufwand erzielt. Die Vermarktung stellt aber immer höhere Anforderungen an die Homogenität der Früchte, die bei einer Aufteilung von Früchten aus verschatteten und aus unverschatteten Flächen nicht mehr erreicht werden kann. Daher werden die Erträge von den Flächen am Bahndamm ggf. gar nicht verkäuflich sein. Bei der Bürgertrasse stellen sich diese Probleme wegen der Tieflage nur marginal an den Straßenquerungsbauwerken.

Bei einer geschätzten Breite künftig minderwertiger Ackerböden links und rechts der Trasse von ca. 20 m und einer Länge der Antragstrasse von über 12 km beträgt der Verlust hochwertiger Böden ca. 50 ha zusätzlich zum direkten Flächenverlust für Trasse und Naturschutz.

### *c) Gesamtbewertung*

Der Gesamtverlust für die Landwirtschaft nähert sich damit der Marke von 100 ha guten Ackerbodens, die bei der Antragstrasse mehr verloren gehen als bei der Bürgertrasse. Hinzu kommt die stärkere Zerschneidungswirkung der Antragstrasse. Die vorübergehende Beeinträchtigung von Ackerböden in der Bauphase ist dem gegenüber weniger gewichtig. Daher sind die Vorteile für die Landwirtschaft bei der Bürgertrasse deutlich größer. Die Strukturen der Markgräfler Landwirtschaft verändern sich durch die Antragstrasse so nachteilig, dass die gesamte Branche darunter leidet und einzelne Betriebe in ihrer Existenz gefährdet werden. Bei der Bürgertrasse werden diese negativen Auswirkungen in erheblich geringerem Umfang auftreten.

#### **IV. Fehlende Einbeziehung externer Kosten in die Abwägung**

Die DB hat fehlerhaft die externen Kosten nicht in die Variantenuntersuchung mit einbezogen. Sie prüft nicht die negativen volkswirtschaftlichen Effekte, die ihre Projekt zu Lasten Dritter verursacht, obwohl diese in die Abwägung über das Vorhaben einzustellen und somit den Bau- und Unterhaltungskosten gegenüber zu stellen sind (1.). Das gilt insbesondere für die nachteiligen Auswirkungen auf die Immobilienwerte im nördlichen Markgräflerland (2.), die wirtschaftlichen Schäden für den Tourismusstandort, vor allem Kur- und Erholungseinrichtungen und Gastronomie (3.), sowie die wirtschaftlichen Nachteile für die Landwirtschaft (4.).

Stattdessen hat sich die DB in der vergleichenden Variantenuntersuchung darauf beschränkt, die unmittelbaren Projektkosten zu bewerten und einander gegenüber zu stellen, aufgeteilt in Investitionskosten, Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Sanierungskosten.

##### **1. Begriff und Abwägungserheblichkeit der externen Kosten**

Unter „externen Kosten“ versteht man die Kosten, die der Allgemeinheit entstehen, ohne dass sie im betrieblichen Rechnungswesen bzw. in der Wirtschaftsrechnung der privaten und öffentlichen Haushalte als Kosten auftauchen. Der Trend vor allem in der Umweltpolitik geht dahin, externe Kosten als Kosten des Produkts darzustellen, z.B. über eine CO<sub>2</sub>-abhängige Besteuerung. Vorreiter ist hierbei die EU. Nach ihrer Auffassung

„sollten deren Preise die Kosten widerspiegeln, die der Gesellschaft daraus entstehen, und zwar auch die externen Kosten, die durch die Umweltschäden verursacht werden, welche aus der Ausbeutung, Nutzung und Entsorgung resultieren. Dies wird den Unternehmen, den Bürgern und den Mitgliedsstaaten einen Anreiz bieten, sich anzupassen und innovative Lösungen anzustreben.“

Empfehlung des Rates vom 26.06.2003 zu den Grundzügen der Wirtschaftspolitik, ABl. L. 195 vom 01.08.2003, 1 (11).

Die externen Kosten sind auch in die Abwägung einzubeziehen. Denn nach Art. 172 Abs. 2 EGV zielt die Umweltpolitik der Gemeinschaft auf ein hohes Schutzniveau und beruht auf den Grundsätzen der Vorsorge und Vorbeugung, dem Ursprungs- sowie dem Verursacherprinzip. Diese Handlungsgrundsätze sind als Rechtsprinzipien rechtlich verbindlich (Klöpper, Umweltrecht, 3. Aufl. 2004, § 9 Rdnr. 100). Nach dem gemeinschaftsrechtlichen Verursacherprinzip hat grundsätzlich derjenige, der die Umwelt „direkt oder indirekt belastet oder eine Bedingung für die Umweltbelastung setzt“ (ABl. EG 1975 L 194, 1 (2)) die Kosten für die Vermeidung, die Beseitigung und den Ausgleich von Umweltbelastungen zu tragen (Calliess in: Ders./Ruffert, EUV/EGV, 3. Aufl. 2007, Art. 174 EGV, Rdnr. 134).

Externe Kosten werden nach dem bisherigen Stand der deutschen Rechtsprechung zwar nicht unmittelbar mit den Bau- und Unterhaltungskosten aufgerechnet. Sie sind aber in der planerischen Abwägung als öffentlicher und privater Belang dem Kosteninteresse des Vorhabenträgers gegenüberzustellen:

„Es entspricht dem Zweck des Abwägungsgebots, dass der Kreis der vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nicht eng gezogen wird. Sie beschränken sich insbesondere nicht auf allein diejenigen Belange, in die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe unmittelbar eingegriffen werden muss, sondern umfassen auch solche Belange, auf die sich das (...-) Vorhaben nur mittelbar auswirkt.“

BVerwGE 58, 154 (156); vgl. auch BVerwGE 52, 237 (245)

Demzufolge hat das Bundesverwaltungsgericht bereits ausgesprochen, dass auch ökonomische Interessen betroffener Dritter, die nicht als Eigentum i.S.d. Art. 14 GG verfassungsrechtlich geschützt sind, abwägungserheblich sein können:

„Fehlt es insoweit an einer gesicherten Rechtsposition des Grundeigentümers, schließt dies selbstverständlich nicht aus, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange Wertminderungen zu bedenken hat, die das Vorhaben auslösen wird.“

BVerwG, NJW 1997, 142 (143)

## **2. Nachteile für den Wohnstandort – Immobilienwertverluste**

Die DB hat fehlerhaft die zu erwartenden erheblichen Immobilienwertverluste in zweistelliger Millionenhöhe in die Variantenuntersuchung nicht mit einbezogen. Diese Kosten sind als externe Folgekosten des Vorhabens in die Abwägung mit einzubeziehen und deshalb auch im Variantenvergleich zu berücksichtigen. Denn nach neuerer Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind vorhabenbedingte Verkehrswertminderungen als private Belange in der Abwägung zu berücksichtigen.

„Aus der Tatsache, dass ein finanzieller Ausgleich nur unter den in § 74 Abs. 2 S. 3 Bbg VwVfG genannten Voraussetzungen zwingend geboten ist, lässt sich freilich nicht folgern, dass Verkehrswertminderungen, die über den Schutzbereich dieser Entschädigungsregelung hinaus durch ein Planvorhaben ausgelöst werden, rechtlich irrelevant sind. Die Beachtung des § 74 Abs. 2 S. 3 Bbg VwVfG entbindet nicht von der Pflicht, planbedingte Wertverluste gegebenenfalls als private Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.“

vgl. BVerwG, Urt.v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rdnr. 404.

Die Antragstrasse der DB führt zu einer deutlich höheren Wertminderung der Immobilien in der Region, weil sich die mit der Antragstrasse verbundene höhere Lärmbelastung unmittelbar negativ auf die Immobilienpreise auswirkt. Bei überschlägiger Schätzung ist davon auszugehen, dass sich der Gesamtwert der betroffenen Immobilien dem Milliardenbereich nähert. Denn zum einen liegen im Lärmteppich der Antragstrasse der DB aufgrund seiner flächenhaften Ausbreitung weit über 1000 Gebäude, und damit mehrere 1000 Wohneinheiten. Zum anderen weist das Markgräflerland als Wohnstandort bisher eine hohe Qualität auf und gehört zu den wenigen Regionen Deutschlands, die entgegen

dem allgemeinen demografischen Trend wachsen. Die an der Bahntrasse gelegene Gemeinde Eschbach ist die prozentual in den letzten Jahren am stärksten gewachsene Gemeinde Baden-Württembergs. Der Anteil an privatem Wohneigentum ist in der ländlich geprägten Region überdurchschnittlich hoch. Wegen des dynamischen Wachstums in den letzten Jahren ist der Gebäudebestand im Durchschnitt sehr jung und weist aufgrund der wirtschaftlichen Prosperität der Region auch eine überdurchschnittliche Qualität auf.

Zur Quantifizierung des Wertverlustes von Immobilien als Folge von Lärmbeeinträchtigungen sind verschiedene Verfahren entwickelt worden, die zu unterschiedlichen Parametern gelangen. Allen Untersuchungen ist jedoch gemein, dass sie bereits bei zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen unterhalb der für Wohnnutzung geltenden gesetzlichen Grenzwerte Immobilienwertverluste im Prozentbereich festgestellt haben, abhängig von der jeweiligen Lärmzunahme. Unterstellt man demzufolge nur wenige Prozente an Immobilienwertverlusten als Folge des Lärms der Antragstrasse, beläuft sich der gesamte Immobilienwertverlust in der Region auf eine deutliche zweistellige Millionensumme.

### **3. Schäden für Tourismus, Kureinrichtungen und Gastronomie**

Die DB hat in dem Variantenvergleich auch nicht berücksichtigt, dass die Antragstrasse die wirtschaftliche Basis von Bad Krozingen als Kur- und Fremdenverkehrsort mit dem Herzzentrum deutlich stärker beeinträchtigt als die Bürgertrasse, weil die DB nicht nur die Kureinrichtungen selbst verlärmte, sondern auch die umgebende Landschaft, in der sich die Kurgäste und Patienten erholen sollen. Gerade die von der DB zerschnittene Markgräfler Ebene westlich von Bad Krozingen weist ein gut ausgebautes Radwegenetz bis hin zum Rhein auf, das bisher durch ruhige Landschaft und Felder führt. Die Bedeutung von Bad Krozingen als Kur- und Fremdenverkehrsort zeigt sich bereits an den hohen Übernachtungszahlen. Dort und der umliegenden Region sind 2,5 Millionen der insgesamt 30 Millionen Übernachtungen in der Raumschaft zu verzeichnen. Allein in Bad Krozingen gab es nach Auskunft des Statistischen Landesamtes im Jahr 2007 498.550 Übernachtungen. In den Bad Krozinger Kliniken werden in ca. 1000 Betten permanent Patienten behandelt. Besonders hervorzuheben ist hier das Herzzentrum mit 250 Akutbetten als größtes Gesundheitszentrum Süddeutschlands. Allein das Herzzentrum beschäftigt ca. 1000 Mitarbeiter.

Zusätzlicher Lärm und ein Verlust an Attraktivität der Landschaft beeinträchtigen die wirtschaftliche Basis von Bad Krozingen als Kur- und Fremdenverkehrsort sowie des gesamten Markgräfler Landes. Die Gäste des Markgräfler Landes, die in der Region Erholung suchen, reagieren sensibel auf zusätzliche Verlärmung, selbst wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten sind. Mittelbar werden dadurch auch die erheblichen Subventionen entwertet, die in den vergangenen Jahren in die Förderung des regionalen Tourismus und des Gesundheitsstandortes Bad Krozingen investiert wurden. Zugleich drohen bei einem Niedergang des Tourismus in der Region erhebliche Steuerausfälle.

### **4. Wirtschaftliche Nachteile für die Landwirtschaft**

Die DB blendet in dem Variantenvergleich die gegenüber der Bürgertrasse nachteiligeren Auswirkungen der Antragstrasse auf die Landwirtschaft aus. Die Antragstrasse wirkt sich ökonomisch deutlich stärker zum Nachteil der Landwirtschaft aus als die Bürgertrasse:

Der Flächenmehrverbrauch der Antragstrasse mindert die Einnahmen der landwirtschaftlichen Betriebe. Da das Markgräflerland als intensiv genutzter Sonderkulturstandort für die Landwirtschaft noch vergleichsweise attraktiv ist und bereits heute eine hohe Nachfrage nach Flächen besteht, kann dies auch nicht durch Zukauf oder Zupachtung anderer Flächen kompensiert werden. Generell ist aufgrund der Flächenverknappung mit einem breiten Anstieg des Pachtzinsniveaus zu rechnen, also einer Kostensteigerung.

Eine Kostensteigerung verursachen auch die bei der Antragstrasse gegenüber der Bürgertrasse stärkeren Zerschneidungseffekte, insbesondere durch die künftig zu fahrenden Umwege zu den Äckern und durch die Verkleinerung und den ungünstigen Schnitt der Schläge. Die Qualitäts- und Mengenverluste schlagen sich in der schlechteren Vermarktbarkeit der Erträge nieder. Weitere wirtschaftliche Nachteile ergeben sich aus der negativen Auswirkung der Verlärmung auf die touristischen Angebote der Landwirtschaft, insbesondere die Vermietung von Ferienwohnungen.

Da sich die Fixkosten der landwirtschaftlichen Betriebe i.d.R. kaum senken lassen, brechen bei steigenden Betriebskosten und sinkenden Einnahmen schnell die Gewinne ein. Eine Reihe bisher existenzfähiger Betriebe werden dies wirtschaftlich nicht überleben. Der Verlust ganzer wirtschaftlicher Existenzen vernichtet nicht nur Volksvermögen, sondern führt auch zu hohen sozialen Folgekosten, die die öffentlichen Haushalte belasten.

Die DB blendet damit im Variantenvergleich die gegenüber der Bürgertrasse deutlich erhöhten externen Folgekosten der Antragstrasse für die Landwirtschaft aus. Sie blendet damit auch aus, dass in die strukturelle Verbesserung der Landwirtschaft des Markgräflerlandes erhebliche Subventionen aus öffentlichen Mitteln geflossen sind und noch fließen, deren positive Struktureffekte die Antragstrasse gefährden würde.

## V. Zusammenfassung

Die **Bürgertrasse**, deren technische und betriebliche Machbarkeit auch von der DB grundsätzlich anerkannt ist, minimiert die Lärmbelastung für die Bürger des Markgräfler Landes gegenüber der Antragstrasse entscheidend. Sie vermeidet die Durchschneidung des intakten und erhaltenswürdigen Landschaftsbildes. Die Bürgertrasse ist auch nach allen weiteren sachlichen Kriterien die bessere Planung.

Die gegenteilige Bewertung in der Variantenuntersuchung der DB ist methodisch und inhaltlich fehlerhaft. Zahlreiche entscheidungsrelevante Belange werden unzutreffend zugeordnet, unsachgerecht aufgespalten und in der Abwägung falsch gewichtet. Die DB wertet mehrfach dieselben Belange zu ihrem Vorteil doppelt, indem sie die aufwändigere Bauweise der Bürgertrasse unter technischen Gesichtspunkten als sachlichen Nachteil und zusätzlich als Kostennachteil aufführt. Korrekter Weise muss die Abwägung zwischen den niedrigeren Investitionskosten als einzigem Vorteil der Antragstrasse einerseits und den betroffenen Schutzgütern Mensch und Landschaft andererseits vorgenommen werden, bei denen durchweg die Bürgertrasse besser abschneidet, wie auch die DB ausdrücklich anerkennt. Die Belange von Menschen und Landschaft sind höher zu gewichten, als die DB dies getan hat.

Die DB bewertet zwar die Bürgertrasse unter Lärmgesichtspunkten zu Recht als vorzuzugswürdig, unterschätzt jedoch die Dimension der Defizite der Antragstrasse beim Lärm und im Verhältnis dazu die Vorteile der Bürgertrasse. Das Schutzkonzept der DB für die Antragstrasse geht von einer fehlerhaften zeitlichen und technischen Prognosegrundlage aus, indem es die Erkenntnisse des vom Land Baden-Württemberg beauftragten neuen Prognosegutachtens für das Jahr 2025 und die Auswirkungen des künftigen Zugleitsystems ETCS ignoriert. Die DB verkennt auch grundlegend das Schutzniveau des § 41 BImSchG. Aus diesem lässt sich erstens die Nichtanwendbarkeit des Schienenbonus auf eine internationale Eisenbahnmagistrale mit Dominanz des Güterverkehrs ableiten. Zweitens resultiert aus der grundgesetzlichen Pflicht zum Schutz der Gesundheit der Bürger die Notwendigkeit eines Spitzenschallpegelkriteriums vor allem nachts, um die Menschen vor regelmäßigem Aufwachen zu schützen. Die aktuelle Lärmwirkungsforschung hat die hohe Schädlichkeit nächtlichen Schienenlärms bewiesen. Die DB verkennt die Einschränkung kommunaler Entwicklungspotentiale als Folge der flächendeckenden Verlärmung.

Demgegenüber verringert die Bürgertrasse den Lärmteppich der Belastungsschwelle von 49 dB(A) nachts um fast 4/5 von jeweils 1.400 m beiderseits der Antragstrasse auf ca. 300 m. Die großflächige Verlärmung wird dadurch stark reduziert. In der Variantenuntersuchung der DB wird nicht hinreichend deutlich, dass durch die Tieflage und die Polsterwände ein erheblicher Teil der Lärmimmissionen abgepuffert werden kann und die Bewohner der von der Antragstrasse betroffenen Wohngebäude großflächig und weiträumig von Lärm entlastet werden. Im Variantenvergleich fehlt auch die Aussage, dass die Spit-

zenpegel vorbeifahrender Güterzüge durch die Bürgertrasse unter die Aufwachselle gesenkt werden können und damit ein gesunder Schlaf weiterhin möglich sein wird.

Die Auswirkungen der Antragstrasse auf die Landschaft behandelt die DB allein unter dem Kriterium des Flächenverbrauchs und der funktionalen Zerschneidung. Das verkennt die Bedeutung des Landschaftsbildes als immateriellem Rechtsgut, bei dem die Bürgertrasse gegenüber der Antragstrasse deutliche Vorteile beim Erhalt der Sichtbeziehungen, der Wegebeziehungen und der Aufenthaltsqualität in der Natur aufweist. Entgegen der Annahmen der DB benötigt die Bürgertrasse signifikant weniger Flächen für das Vorhaben selbst und wegen ihrer geringeren Eingriffswirkung auch für den Naturschutzausgleich. Das wiegt den höheren Aufwand an vorübergehenden Bauflächen mehr als auf.

Der größere Verlust hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen bei der Antragstrasse beläuft sich auf bis zu 100 ha. Die Antragstrasse schneidet mit ihrem Damm stärker in die Agrarstrukturen ein als die Bürgertrasse. Die Strukturen der Markgräfler Landwirtschaft verändern sich durch die Antragstrasse langfristig so nachteilig, dass die gesamte Branche darunter leidet und zahlreiche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet werden.

Bei korrekter Bewertung der alternativen Bürgertrasse ist diese somit bei allen sachlichen Kriterien gegenüber der Antragstrasse vorzugswürdig. Bei den zentralen Kriterien des Lärms und des Landschaftsschutzes überwiegt sie die Antragstrasse bei weitem. Zugunsten der Antragstrasse verbleiben im Ergebnis nur die Kosten für Bau und Unterhaltung. Die von der DB aufgeführten technischen Vorteile der Antragstrasse, auch die angeblich geringeren Restrisiken bezüglich des Kalibergbaus, sind alle ausschließlich eine Frage der Kosten.

Unter dem Kostenaspekt sind jedoch neben den Investitionsmehrkosten der Bürgertrasse auch die zu erwartenden Immobilienwertverluste, sowie die wirtschaftlichen Schäden für Tourismus, Kureinrichtungen und Landwirtschaft zu betrachten, die bei der Antragstrasse sehr viel größer sein werden. Die DB verkennt vor allem die herausragende Bedeutung Bad Krozingens, das als Heilbad und größtes süddeutsches Gesundheitszentrum eine zentrale Funktion als Magnet für Patienten, Kurgäste, Angehörige und Urlauber hat und dadurch wesentlicher Jobmotor des Markgräflerlandes ist. Leidet Bad Krozingen, so leidet auch die ganze Region wirtschaftlich. Solche externe Folgekosten sind nach der neuesten obergerichtlichen Rechtsprechung abwägungsrelevant. Werden sie ausgeblendet, ist die Planung abwägungsfehlerhaft und aufzuheben. Werden sie korrekter Weise in die Abwägung eingestellt, relativiert sich das Argument der höheren Investitionskosten erheblich und verliert an Gewicht. Bei einer den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit entsprechenden Gewichtung aller abwägungsrelevanten Belange dominiert dann in der Schlussbilanz die Vielzahl der sachlichen Vorteile der Bürgertrasse für Menschen und Landschaft klar über die Investitionskostenvorteile der Antragstrasse.

**Die Bürgertrasse drängt sich deshalb als bessere Variante rechtlich zwingend auf.  
Die Antragstrasse der DB darf nicht planfestgestellt und somit nicht gebaut werden.**

Bürgermeister Dr. Ekkehardt Meroth  
Stadt Bad Krozingen

Bürgermeister Johannes Ackermann  
Gemeinde Buggingen

Bürgermeister Harald Kraus  
Gemeinde Eschbach

Bürgermeister Martin Singler  
Gemeinde Hartheim

Bürgermeister Jürgen Ehret  
Stadt Heitersheim

Bürgermeister Jörg Czybulka  
Gemeinde Schallstadt

Ländrätin Dorothea Störr-Ritter  
Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Verbandsdirektor Dr. Dieter Karlin  
Regionalverband Südlicher Oberrhein

1. Vorsitzender Dr. Roland Diehl  
Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland e.V.  
(MUT)