

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:165913.1
THOP/MHOA/ISAK
6. Juni 2003

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

hier: Stellungnahme der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vertreten die Stadt Lorsch, diese vertreten durch den Magistrat, Kaiser-Wilhelm-Platz 1, 64653 Lorsch und die Gemeinde Einhausen, vertreten durch den Gemeindevorstand, Marktplatz 5, 64683 Einhausen. Im Auftrag unserer Mandantinnen nehmen wir zu dem Raumordnungsverfahren für den Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Frankfurt-Zeppelinheim und Mannheim Stellung; diese Stellungnahme erfaßt zugleich die Zulassung der Abweichung vom Regionalplan Südhessen 2000, über die in dem Raumordnungsverfahren ebenfalls zu entscheiden ist (§ 12 Abs. 1 Satz 2 HLPG).

Büro Hamburg: Kehr wieder 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

6. Juni 2003

Die folgende Stellungnahme behandelt die von der DB Netz AG in das Verfahren eingeführten Trassenalternativen. Für das Gebiet des Bundeslandes Hessen sollen im Raumordnungsverfahren insgesamt 5 Varianten untersucht werden (Varianten I - V). Mit Blick auf die Anbindung der Strecke an die bestehenden Schnellbahntrasse Mannheim-Stuttgart werden für das Gebiet des Landes Baden-Württemberg zwei Varianten zur Überprüfung gestellt (Varianten A und B). Die Variante A bindet den Hauptbahnhof Mannheim in das ICE-Netz ein; die Variante B besteht aus zwei Ästen, die sich noch in Hessen gabeln. Ein Ast ist mit Variante A identisch, ein weiterer zusätzlicher Ast verläuft ab dem Viernheimer Dreieck in südlicher Richtung entlang der Bundesautobahn A 6, um auf direktem Weg an die vorhandene Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim-Stuttgart anzuschließen (Bypass).

Die Entscheidung für die Variante A oder B beeinflusst die Streckenführung in Hessen nur in sehr geringem Maße. Sollte tatsächlich eine Neubaustrecke gebaut werden, ist der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen aus raumordnerischen Gründen gleichwohl sehr daran gelegen, daß der Hauptbahnhof Mannheim ebenso wie der Hauptbahnhof Darmstadt in diese Strecke eingebunden wird, damit Lorsch und Einhausener Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, für ICE-Fahrten nach Süden und Norden in noch vertretbarer Entfernung liegende Bahnhöfe nutzen zu können. Eine Mehrfertigung dieser Stellungnahme werden wir deshalb dem Regierungspräsidium Karlsruhe zu dem dort anhängigen Raumordnungsverfahren überlassen.

In den Gemarkungen Lorsch und Einhausen ist die Streckenführung der Varianten I, II, III und V gleich. Nach diesen Varianten verläuft die Neubaustrecke von Pfungstadt bis zur Anschlußstelle Lorsch östlich parallel zur A 67, um diese dann unterirdisch zu kreuzen. Ab der Autobahnraststätte Lorsch/West soll die Trasse westlich der A 67 wieder oberirdisch verlaufen. Abweichungen zwischen den Varianten I, II, III und V ergeben sich bei der Einbindung bzw. Anbindung Darmstadts. Während bei der Variante I der Hauptbahnhof Darmstadt nur über ein kurzes Verbindungsgleis mit der Neubaustrecke verbunden werden soll ("betriebstechnische Verbindungskurve"), verläuft diese bei den Varianten III und V durch den Hauptbahnhof Darmstadt, so daß Darmstadt eingebunden ist. Bei der Variante II ist zur Anbindung Darmstadts der Bau eines neuen Bahnhofes (Darmstadt-West) vorgesehen. Die Variante IV unterscheidet sich grundlegend von den übrigen Varianten. Sie führt durch den Hauptbahnhof Darmstadt - bindet Darmstadt also ein - und verläuft dann parallel zur A 5; die

Trassenbindung an die A 5 wird erst in der Gemarkung Heppenheim aufgegeben. Da die Varianten I, II, III und V die im Raumordnungsverfahren zu beachtenden Belange der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen gleichermaßen negativ betreffen, sollen diese Varianten im folgenden der Variante IV gegenübergestellt werden.

Nach den Raumordnungsunterlagen favorisiert die DB Netz AG die Varianten-Kombination I B. Insbesondere gegen diese Variante haben die Stadt Lorsch und die Gemeinde Einhausen grundlegende **Einwendungen**.

Inhaltsübersicht:

A.

Verkehrspolitische, wirtschaftliche und landesplanerische Rahmenbedingungen des Vorhabens / Trassenauswahlprozeß

I. Raum-, Landes- und Regionalplanung im Verhältnis zur Planung von Eisenbahnstrecken - gesetzliche Grundlagen	Seite 7
II. Vorgaben des Landesentwicklungsplanes Hessen und des Regionalplanes Südhessen 2000 / Erfordernisse der Raumordnung	Seite 11
1. Schienenverkehr	Seite 12
a) <u>Nr. 7.1 Landesentwicklungsplan (Ziel)</u>	Seite 12
b) <u>Nr. 7.1-4 Regionalplan (Ziel)</u>	Seite 12
2. Immissionsschutz	Seite 12
a) <u>Nr. 5.2-1 Regionalplan (Grundsatz)</u>	Seite 12
b) <u>Nr. 1.2 Regionalplan (Grundsatz)</u>	Seite 13
3. Grundwasser	Seite 13
a) <u>Nr.8.2.1 Landesentwicklungsplan (Ziel)</u>	Seite 13
b) <u>Nr. 4.1 Regionalplan (Ziele und Grundsätze)</u>	Seite 13
c) <u>Nr. 4.3-9 Regionalplan (Ziel)</u>	Seite 14
4. Schutz der natürlich Umwelt	Seite 14
• <u>Nr. 3.2.2 Landesentwicklungsplan (Ziel)</u>	Seite 14

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt
Seite: 4

6. Juni 2003

5. Wald-, Forst- und Landwirtschaft	Seite 15
a) <u>Nr. 10.2-14 Regionalplan (Ziel)</u>	Seite 15
b) <u>§ 2 Abs. 2 Nr. 10 ROG</u>	Seite 15
c) <u>Nr. 9.1 Landesentwicklungsplan (Grundsatz)</u>	Seite 15
d) <u>Nr. 9.2 Landesentwicklungsplan (Grundsatz)</u>	Seite 15
6. Bereiche für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft	Seite 16
a) <u>Nr. 3.2-4 Regionalplan (Ziel)</u>	Seite 16
b) <u>Nr. 3.2-5 Regionalplan (Ziel)</u>	Seite 16
III. Bedeutung und Funktion von Lorsch und Einhausen als Mittel- bzw. Kleinzentrum / Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Teilraums / Rücksichtnahme auf kommunale Belange und kommunalfreundliches Verhalten	Seite 16
IV. Vorgaben der baden-württembergischen Raumordnungspläne zur Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim	Seite 22
1. Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg	Seite 22
2. Regionalplan Unterer Neckar	Seite 23
V. Abweichung von den Zielen des Regionalplans Südhessen 2000 und des Landesentwicklungsplans Hessen	Seite 24
1. Einbindung des Hauptbahnhof Darmstadt	Seite 24
a) <u>Variante I und II</u>	Seite 24
b) <u>Abweichung von Zielen der Raumordnung</u>	Seite 25
c) <u>Unzulässigkeit einer Zielabweichung / Raumordnerische Vertretbarkeit / Grundzüge des Regionalplans</u>	Seite 27
aa) <u>Raumordnerische Vertretbarkeit</u>	Seite 27
bb) <u>"Nicht-Berührt-Sein" der Grundzüge des Regionalplans</u>	Seite 29
aaa) <u>Grundzüge des Regionalplans</u>	Seite 29
bbb) <u>"Nicht-Berührt-Sein"</u>	Seite 31
d) <u>Zieländerung / Zielabweichung im Rahmen des Landesentwicklungsplans</u>	Seite 32
2. Vorrang der Walderhaltung vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen	Seite 33
3. Verlagerung von Trinkwassergewinnungsanlagen	Seite 35

B. Technische Beschreibung der Varianten

- | | |
|--|----------|
| I. Erfordernis eines Ausbaus der Tunnels mit 2 Röhren | Seite 36 |
| II. Keine ausreichende Entlastung der Riedbahnstrecke wegen des zu geringen Kurvenradius der Varianten I, II, III und V | Seite 37 |

C. Raumordnerische Aspekte

- | | |
|--|----------|
| I. Wohn- und Arbeitsumfeld / Mensch | Seite 38 |
| 1. Lärmimmissionen | Seite 38 |
| a) <u>Gesteigerte Bedeutung der Vorbelastung im Raumordnungsverfahren / Berücksichtigung der Vorbelastung im Rahmen der Abwägung</u> | Seite 39 |
| b) <u>Gutachten der DB ProjektBau GmbH</u> | Seite 45 |
| aa) <u>Methodik</u> | Seite 45 |
| bb) <u>Gesetzliche Vorgaben / Berücksichtigung der Vorbelastung</u> | Seite 46 |
| cc) <u>Kritik an der Rechtsprechung zum Verkehrslärm</u> | Seite 49 |
| dd) <u>Einzelfallprüfung für Lorsch und Einhausen</u> | Seite 51 |
| aaa) <u>Lorsch</u> | Seite 51 |
| bbb) <u>Einhausen</u> | Seite 52 |
| ee) <u>Fehlende Berücksichtigung von Einrichtungen der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen</u> | Seite 54 |
| aaa) <u>Lorsch</u> | Seite 55 |
| bbb) <u>Einhausen</u> | Seite 56 |
| ff) <u>Verlängerung des Prognosezeitraums / minimale Auslastungskapazität</u> | Seite 56 |
| gg) <u>Technische Ausstattung der Güterzüge</u> | Seite 60 |
| hh) <u>Einfluß der Fahrbahnart: Schallabsorbierende Feste Fahrbahn</u> | Seite 61 |
| ii) <u>Passiver Schallschutz / baubedingtes Konfliktpotential</u> | Seite 61 |
| jj) <u>Anpassung der Schall 03</u> | Seite 62 |
| 2. Verlagerung/Umsiedlung von Gewerbebetrieben | Seite 64 |
| a) <u>Verlagerungen in Lorsch</u> | Seite 64 |
| b) <u>Verlagerung der Tank- und Rastanlage Lorsch/West</u> | Seite 67 |

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt
Seite: 6

6. Juni 2003

3. Erschütterungen	Seite 68
4. Elektrische und magnetische Felder	Seite 69
II. Lebensraum Tiere und Pflanzen	Seite 69
1. Faktisches Vogelschutzgebiet an der Ostseite der A 67 (südlich der Tank- und Rastanlage Lorsch West)	Seite 69
2. Nach §§ 34 Abs. 3 BNatSchG, 20d Abs. 3 HENatSchG nicht zu rechtfertigende erhebliche Beeinträchtigung des FFH- und EG-Vogelschutzgebietes Jägersburger/Gernsheimer Wald	Seite 72
III. Landwirtschaft und Forsten	Seite 75
1. Übermäßige Waldinanspruchnahme durch die Varianten I, II, III und V	Seite 75
2. Fehlende Bewertung von Eingriffen in den Bannwald westlich von Lorsch	Seite 75
3. Landwirtschaft	Seite 77
IV. Klima / Luft	Seite 78
V. Wasser	Seite 79
1. Abwasser	Seite 79
2. Verlegung der Weschnitz	Seite 79
3. Wasserversorgung	Seite 80
4. Grundwasser	Seite 83
a) <u>Anstieg der Grundwasser durch die Barrierenwirkung der Tunnelröhren (Lorsch)</u>	Seite 84
b) <u>Absenkung des Grundwasserspiegels (Einhausen und Lorsch)</u>	Seite 84
VI. Landschaft (Landschaftsbild und Erholung)	Seite 86
1. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes	Seite 86
2. Beeinträchtigung der Erholungsfunktion des Waldes	Seite 86
VII. Sonstiges	Seite 88
1. Finanzielle Belastung der Allgemeinheit durch Folgekosten	Seite 88
2. Verlegung des Kompostplatzes (Lorsch)	Seite 89
3. Verlegung des Hundeplatzes (Einhausen/Lorsch)	Seite 89

D. Zusammenfassung

1. Lärm	Seite 90
2. Grundwasser	Seite 91
3. Beeinträchtigung von FFH- und EG-Vogelschutzgebieten	Seite 91
4. Waldinanspruchnahme	Seite 92
5. Verlagerungen innerhalb von Lorsch	Seite 92
6. Fehlende Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs	Seite 92
7. Variante B als Abweichung von den Zielen des Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg 2002	Seite 93

A.

Verkehrspolitische, wirtschaftliche und landesplanerische Rahmenbedingungen des Vorhabens / Trassenauswahlprozeß

I. Raum-, Landes- und Regionalplanung im Verhältnis zur Planung von Eisenbahnstrecken - gesetzliche Grundlagen

1. Ein Raumordnungsverfahren soll nach § 15 Abs. 1 Satz 1 ROG raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, zu denen insbesondere Neubaustrecken der DB Netz AG gehören, untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung (vgl. § 3 Nr. 1 ROG) abstimmen. Es ist in Fällen durchzuführen, in denen der Raumordnungsplan für eine raumbedeutsame Planung oder Maßnahme kein räumlich und sachlich konkretes Ziel der Raumordnung enthält (§ 18 Abs. 1 HLPG). Nach § 18 Abs. 3 HLPG wird durch das Raumordnungsverfahren festgestellt, ob raumbedeutsame Planungen oder Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können.

Um beurteilen zu können, ob eine raumbedeutsame Planung oder Maßnahme mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang steht, sind zunächst die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme zu ermitteln. Dazu ist unter anderem zu untersuchen, welche Auswirkungen auf die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung, auf den Verkehr, auf Natur und Landschaft sowie auf das System der zent-

ralörtlichen Gliederung zu erwarten sind. Diese Auswirkungen sind sodann anhand der maßgeblichen Grundsätze der Raumordnung zu bewerten. Die Grundsätze der Raumordnung sind nach der Vorgabe des § 2 Abs. 1 ROG als Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung heranzuziehen.

2. Von den im ROG genannten Grundsätzen der Raumordnung sind mit Blick auf die Lage der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen innerhalb des Verdichtungsraums Rhein-Neckar/Rhein-Main insbesondere jene von Bedeutung, die die Vereinbarkeit raumbedeutsamer Vorhaben mit den Entwicklungsmöglichkeiten zentraler Orte sowie dem Erhalt von Natur und Landschaft betreffen. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang zum einen der Grundsatz, wonach verdichtete Räume als Wohn-, Produktions- und Dienstleistungsschwerpunkte zu sichern und die Siedlungsentwicklung durch Ausrichtung auf ein integriertes Verkehrssystem und die Sicherung von Freiräumen zu steuern ist (§ 2 Abs. 2 Nr. 5 ROG); ferner der Grundsatz wonach Natur und Landschaft einschließlich Gewässer und Wald zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln sind und den Erfordernissen des Biotop-Verbundes Rechnung zu tragen ist. Mit Blick auf die überragende Bedeutung der Region Südhessen für die Wasserversorgung der Region (und des Oberzentrums Frankfurt) ist insbesondere der Grundsatz hervorzuheben, wonach Grundwasservorkommen zu schützen sind (§ 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG). Ferner ist dem Wohnbedarf der Bevölkerung Rechnung zu tragen und eine gute Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander durch Personen- und Güterverkehr sicherzustellen (§ 2 Abs. 2 Nr. 11 und 12 ROG). Ebenfalls sicherzustellen ist schließlich der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm (§ 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG).
3. Die Grundsätze der Raumordnung werden durch den Landesentwicklungsplan Hessen 2000 sowie den Regionalplan Südhessen 2000 auf Landes- und Regionalebene konkretisiert. Während der Landesentwicklungsplan die Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen sowie die überregional bedeutsamen Planungen und Maßnahmen darstellt (§ 7 Abs. 1 HLPG), beinhalten Regionalpläne Festlegungen der Raumordnung für die Entwicklung der Planungsregion unter Beachtung der Vorgaben des Landesentwick-

lungsplanes (§ 9 Abs. 1 HLPG). Im Raumordnungsverfahren sind diese Ziele der Raumordnung als verbindliche Vorgaben zu beachten.

Der Regionalplan Südhessen 2000 weist Bereiche für die Grundwassersicherung, für die Landwirtschaft, Waldbereiche, Naturschutzgebiete, regionale Grünzüge und Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft aus, deren Bestandserhaltung als Ziele der Regionalplanung festgeschrieben wird. Diese Ziele der Regionalplanung konkretisieren die im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 dargelegten Grundsätze und Ziele: So nennt der Landesentwicklungsplan in Nr. 8.2.1 den Schutz des Grundwassers als Ziel der Landesplanung; die Walderhaltung (Nr. 9.2 des Landesentwicklungsplans) und die Sicherung des Agrarstandorts Hessen (Nr. 9.1 Landesentwicklungsplan) sind Grundsätze der Landesplanung und als solche bei allen raumbedeutsamen Planungen als Belange in die Abwägung einzustellen.

Die Ziele der Raumordnung sind von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten (§§ 4 HLPG, 4 ROG). Die unmittelbare Bindungswirkung der §§ 4 HLPG, 4 ROG gilt dabei sowohl gegenüber dem Regierungspräsidium Darmstadt als der das Raumordnungsverfahren durchführenden Behörde als auch gegenüber der DB Netz AG als Antragstellerin in dem vorliegenden Raumordnungsverfahren.

Die Bindungswirkung nach § 4 Abs. 1 HLPG gegenüber den öffentlichen Stellen besteht auch dann, wenn die raumbedeutsame Planung der öffentlichen Stelle dazu dient, eine Maßnahme eines Privaten zu ermöglichen.

Runkel, in: *Bielenberg/Runkel/Spannowsky*, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, Band 2, Rn. 71 zu § 4 ROG

Gemäß §§ 4 Abs. 3 HLPG, 4 Abs. 3 ROG gilt die unmittelbare Bindungswirkung der raumordnerischen Ziele darüber hinaus aber auch für Personen des Privatrechts, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen, wenn öffentliche Stellen an diesen Personen mehrheitlich beteiligt sind. Das Gesetz stellt dabei zwar nur auf eine Beteiligung von öffentlichen Stellen an der juristischen Person des Privatrechts ab, die die Maßnahme selbst unmittelbar durchführt. Nach Sinn und Zweck der Vorschrift sind dem aber

solche Sachverhalte gleichzustellen, die hinsichtlich der staatlichen Dominanz auf die Gesellschaft diesem gesetzlichen Grundmodell entsprechen. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn die Gesellschaftsanteile an dem Vorhabenträger durch eine Gesellschaft gehalten werden, deren alleiniger Gesellschafter wiederum eine öffentliche Stelle ist.

Runkel, a.a.O., Rn. 214 zu § 4 ROG

Dies bedeutet, daß die DB Netz AG als 100 %-ige Tochter der DB AG der unmittelbaren Bindungswirkung der §§ 4 Abs. 3 HLPG, 4 Abs. 3 ROG unterworfen ist, da die DB AG ihrerseits ausschließlich vom Bund beherrscht wird.

Darüber hinaus können raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen gem. § 16 Abs. 1 HLPG unbefristet untersagt werden, wenn die Ziele der Raumordnung diesen Planungen und Maßnahmen entgegenstehen.

4. Erfordert eine raumbedeutsame Maßnahme, für die ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist, eine Abweichung von den Zielen des Regionalplans, so ist über die Zulässigkeit dieser Abweichung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zu entscheiden (§ 12 Abs. 1 Satz 2 HLPG). Eine Abweichung vom Regionalplan kann nach § 12 Abs. 3 HLPG nur dann zugelassen werden, wenn sie unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge des Regionalplans nicht berührt. Die Besonderheit des Zielabweichungsverfahrens besteht dabei darin, daß das Planungsziel als solches bestehen bleibt, also nur im Einzelfall und ausnahmsweise davon abgewichen werden darf. Erfordert eine raumbedeutsame Maßnahme - wie hier bei der Einbindung Darmstadts - die Aufhebung eines Planungsziels, kommt ein Zielabweichungsverfahren nicht in Betracht; in diesem Fall bedarf es vielmehr eines Zieländerungsverfahrens, also einer förmlichen Änderung des Regionalplans.

Soweit bei Abweichungen von den Zielen der Regionalpläne die Erhaltungsziele oder der Schutzzweck der Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung (sog. Flora-Fauna-Habitat-Gebiete) oder der europäischen Vogelschutzgebiete erheblich beeinträchtigt werden können, ist die Verträglichkeit der Abweichungen von den Zielen der Regionalplanung auch nach Maßgabe naturschutzrechtlicher Vorschriften zu überprüfen.

Liegt in der Abweichung von den Zielen des Regionalplans zugleich auch eine Abweichung von den Zielen des Landesentwicklungsplanes, ist über diese Abweichung nach Maßgabe des § 8 Abs. 8 HLPG zu entscheiden. Soll ein Ziel des Landesentwicklungsplans aufgegeben werden - wie bei der Anbindung Darmstadts - muß der festgestellte Plan geändert werden.

5. Eine der wesentlichen Funktionen des Raumordnungsverfahrens besteht in der Alternativenprüfung. Die verfahrensleitende Behörde hat nach § 15 Abs. 1 Satz 4 ROG von den vom Vorhabenträger eingeführten Trassenalternativen die aus Sicht der Raumordnung günstigste Alternative auszuwählen. Die Einführung von Trassenalternativen durch den Träger des Raumordnungsverfahrens ist nach § 15 Abs. 1 Satz 4 ROG zwar grundsätzlich ausgeschlossen; trassenunabhängige Modifikationen eines Vorhabens muß der Träger des Raumordnungsverfahrens jedoch nach § 15 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 ROG von sich aus prüfen, wenn damit die Raumverträglichkeit des Vorhabens herbeigeführt werden könnte. Im Raumordnungsverfahren sind also Vorschläge für eine geringere Dimensionierung der geplanten Trasse oder eine Änderung des Konzepts zu erarbeiten, wenn das Projekt auf diese Weise an die Erfordernisse der Raumordnung angepaßt werden kann.

Für das vorliegende Verfahren bedeutet dies, daß das Regierungspräsidium auf die Prüfung der Raumverträglichkeit der von der DB Netz AG als Vorhabenträger eingeführten Trassenvarianten I bis V festgelegt ist. Gleichwohl ist im Raumordnungsverfahren unter raumordnerischen Gesichtspunkten zusätzlich zu prüfen, inwieweit die von der DB Netz AG vorgeschlagene Ausgestaltung der Trassenalternativen (Länge der Tunnel, Inanspruchnahme privater oder kommunaler Grundstücke) einer Änderung bedarf.

II. Vorgaben des Landesentwicklungsplanes Hessen und des Regionalplanes Südhessen 2000 / Erfordernisse der Raumordnung

Die geplante ICE-Neubaustrecke muß nicht nur die oben angesprochenen Grundsätze der Raumordnung (§ 2 ROG) berücksichtigen, sondern auch mit den Zielen des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 sowie des Regionalplans Südhessen 2000 überein-

stimmen. Aus diesen Plänen ergeben sich folgende Ziele und Grundzüge der Raumordnung:

1. Schienenverkehr

a) Nr. 7.1. Landesentwicklungsplan (Ziel)

Alle Oberzentren des Landes sind an Fernverkehrslinien anzubinden, um die Standortfunktionen zu stärken und zu entwickeln.

Zur Trennung von Nah- und Fernverkehr sowie zur Kapazitätserhöhung ist eine ICE-Neubaustrecke, vorrangig parallel zur Bundesfernstraße A 5/A 67 und unter *Anbindung* des Hauptbahnhofs Darmstadt und des Hauptbahnhofs Mannheim in Baden-Württemberg, zu planen und zu realisieren.

b) Nr. 7.1-4 Regionalplan (Ziel)

Zur Bewältigung bestehender Engpässe auf den Schienenrelationen im Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Raum ist der Bau einer Neubaustrecke für den Fernverkehr unverzichtbar. Zur Minimierung der unvermeidbaren Umwelteinwirkungen ist die Trasse eng mit den vorhandenen BAB-Abschnitten der A 5 und A 67 zu bündeln. Der Darmstädter Hauptbahnhof ist in die Strecke *einzubinden*.

2. Immissionsschutz

a) Nr. 5.2-1 Regionalplan (Grundsatz)

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für die Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, daß schädliche Lärmeinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auch auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

b) Nr. 1.2 Regionalplan (Grundsatz)

Die Region setzt auf eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Die Mobilitätssicherung bei Verminderung verkehrsbedingter Belastungen, wie Lärm und Luftverschmutzung, trägt zur Verbesserung der Wohn- wie auch der Standortqualität bei.

3. Grundwasser

a) Nr. 8.2.1 Landesentwicklungsplan (Ziel)

Das Grundwasser ist so zu schützen und zu schonen, daß ein anthropogen weitgehend unbeeinflußter Zustand erhalten bleibt bzw. wiederhergestellt wird und nur die unter wasserwirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten gewinnbare Grundwassermenge entnommen wird, die geringer ist als das langjährige Mittel der Grundwasserneubildung. Durch zu hohe Grundwasserentnahmen geschädigte Gebiete sind durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. Erhöhung der Grundwasserneubildungsrate durch Infiltration von aufbereitetem Oberflächenwasser, wieder zu sanieren. Die durch intensive Landnutzung hervorgerufenen Gefährdungen des Grundwassers sind zu verhindern.

b) Nr. 4.1 Regionalplan (Ziele und Grundsätze)

Das Grundwasser als eine natürlich Lebensgrundlage des Menschen sowie der Pflanzen- und Tierwelt ist flächendeckend zu schützen und nachhaltig zu sichern (4.1-1); der Schutz des Grundwassers hat in der Planungsregion Vorrang vor Flächenansprüchen, von denen grundwassergefährdende Wirkungen ausgehen können (Nr. 4.1-2) (Grundsätze).

Zum Schutz des Grundwassers und der Trinkwasserversorgungsanlagen sowie der Heilquellen sind in der Karte "Bereich für die Grundwassersicherung" ausgewiesen. Sie dienen dem Schutz besonders sensibler und ergiebiger Grundwas-

servorkommen sowie wenig durch andere Nutzungen beeinträchtigte Einzugsgebiete von Trinkwassergewinnungsanlagen (Nr. 4.1-5) (Ziel).

In den "Bereichen für die Grundwassersicherung" ist grundsätzlich eine den Bedürfnissen des Grundwasserschutzes angepaßte Nutzung anzustreben (Nr. 4.1-6) (Grundsatz). Der Schutz des Grundwassers hat in den "Bereichen für die Grundwassersicherung" Vorrang vor dem Errichten von Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen (4.1-7) (Ziel).

c) Nr. 4.3-9 Regionalplan (Ziel)

In der Karte sind die bestehenden und geplanten Wassergewinnungs- und -versorgungsanlagen mit regionaler Bedeutung ausgewiesen (Wassergewinnungsanlagen mit einer Fördermenge mit mehr als einer Million m³/a und Wasserleitungen mit einem Durchmesser von 400 mm und mehr). An diesen Standorten und im Bereich der Trassen sind entgegenstehende Nutzungsansprüche ausgeschlossen.

4. Schutz der natürlichen Umwelt

• Nr. 3.2.2 Landesentwicklungsplan (Ziel)

Der Schutz der natürlichen Umwelt, insbesondere des Waldes und noch vorhandener naturbelassener Flächen sowie die Erhaltung sonstiger größerer Freiräume ist im Rahmen der Regionalplanung und Regionalentwicklung sicherzustellen; dies ist insbesondere bei der Ausweisung neuer Siedlungsgebiete, Verkehrsstrassen und sonstigen baulichen Anlagen besonders zu berücksichtigen.

5. Wald-, Forst- und Landwirtschaft

a) Nr. 10.2-14 Regionalplan (Ziel)

Die im Regionalplan als "Waldbereich, Bestand" dargestellten Flächen sollen aus regionalplanerischer Sicht auf Dauer bewaldet bleiben. Die Walderhaltung hat hier Vorrang vor konkurrierenden Nutzungen.

b) § 2 Abs. 2 Nr. 10 ROG

Es sind räumliche Voraussetzungen dafür zu schaffen oder zu sichern, daß die Landwirtschaft als bäuerlich strukturierter, leistungsfähiger Wirtschaftszweig sich dem Wettbewerb entsprechend entwickeln kann und gemeinsam mit einer leistungsfähigen, nachhaltigen Forstwirtschaft dazu beiträgt, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten. Flächengebundene Landwirtschaft ist zu schützen; landwirtschaftlich und als Wald genutzte Flächen sind in ausreichendem Umfang zu erhalten. In den Teilräumen ist ein ausgewogenes Verhältnis landwirtschaftlich und als Wald genutzter Flächen anzustreben.

c) Nr. 9.1. Landesentwicklungsplan (Grundsatz)

Der Agrarstandort Hessen ist im Hinblick auf die gesellschaftspolitischen Aufgaben der Landwirtschaft, sowie des Wein-, Obst- und Gartenbaues zu sichern.

d) Nr. 9.2. Landesentwicklungsplan (Grundsatz)

Der Wald ist in seinem Bestand zu erhalten und an geeigneter Stelle zu mehren. Seine Bewirtschaftung soll einen möglichst hohen Beitrag zu den Umwelt-, Lebens- und Wirtschaftsverhältnissen leisten.

6. Bereiche für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft

a) Nr. 3.2-4 Regionalplan (Ziel)

In den "Bereichen für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft" haben die Ziele des Naturschutzes und Maßnahmen, die dem Aufbau, der Entwicklung und Gestaltung eines regionalen und ökologischen Verbundsystems dienen, Vorrang vor entgegenstehenden und beeinträchtigenden Nutzungsansprüchen. Nutzungen, die mit diesen Zielen in Einklang stehen, sind zulässig.

b) Nr. 3.2-5 Regionalplan (Ziel)

In den "Bereichen für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft" sind bestehende wertvolle Biotope zu erhalten und Flächen zur Vergrößerung und Vernetzung der Biotope zu entwickeln.

III. Bedeutung und Funktion von Lorsch und Einhausen als Mittel- bzw. Kleinzentrum / Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Teilraums / Rücksichtnahme auf kommunale Belange und kommunalfreundliches Verhalten

1. Die Landesplanung in Hessen beruht wie in den meisten anderen Bundesländern auf einem System der zentralörtlichen Gliederung. Dieses System geht von einer Stufung in Ober-, Mittel- und Kleinzentren aus. Der Nahbereich um ein Zentrum deckt dabei jeweils die Grundversorgung der Bevölkerung. Mittel- und Oberzentren decken zusätzlich den gehobenen Bedarf; der spezialisierte höhere Bedarf wird von den Oberzentren gedeckt. Die Zentralörtliche Funktion eines Ortes erfordert eine gewisse Konzentration von Siedlungsflächen und Arbeitsstätten in Verbindung mit zentralörtlichen Einrichtungen.

Die Stadt Lorsch wird in Nr. 4.2.2.1 des Landesentwicklungsplanes als Mittelzentrum in der Region Südhessen ausgewiesen. Eine gleichlautende Ausweisung enthält Nr. 2.2.2-2 des Regionalplans Südhessen 2000. Nach Nr. 2.2.2-3 des Regionalplans sollen in Mittelzentren bedeutende Einrichtungen in den Bereichen Soziales, Bildung,

Kultur, Freizeit, Sport und Gesundheit erhalten und erforderlichenfalls ausgebaut oder neu angesiedelt werden. Mittelzentren an Nahverkehrs- und Siedlungsachsen, die ein entsprechendes Flächenangebot aufweisen, sind grundsätzlich Standort für eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit (Nr. 2.2.2-6).

Die Gemeinde Einhausen wird in Nr. 2.2.4-2 als Kleinzentrum ausgewiesen. Kleinzentren sind die zentralen Ortsteile der nicht in sonstige zentralörtliche Kategorien eingestuften kleineren Gemeinden und dienen als ergänzende Standorte für Einrichtungen der überörtlichen Grundversorgung.

2. Insbesondere die Funktion von Lorsch als Mittelzentrum und die damit verbundene Aufgabe, ein Flächenangebot bereitzustellen, das eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit ermöglicht, gebietet es, die Attraktivität der Stadt Lorsch als Wohnort zu erhalten und gegebenenfalls zu verbessern. Bedingt durch die Lage zwischen der Bundesstraße 47 und der Bundesautobahn 67 ist die Stadt Lorsch - ebenso wie die Gemeinde Einhausen - jedoch wegen der von diesen Fernstraßen ausgehenden Lärmimmissionen bereits erheblich durch Verkehrslärm belastet. Eine weitergehende Verlärmung des Umfelds der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen durch eine unmittelbar die Gemarkung beider Kommunen in Anspruch nehmende ICE-Neubaustrecke würde die weitere tatsächliche Nutzung bereitgestellter bzw. noch bereitstehender Siedlungsflächen nachhaltig behindern.

Die fortschreitende Verlärmung der Gebiete der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen würde die in Nr. 2.2.2-3 genannten Grundsätzen der Regionalplanung (Erhaltung und Neuansiedlung von Einrichtungen in den Bereichen Soziales, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport *und Gesundheit*) in Frage stellen; so sind die bestehenden Einrichtungen schon heute erheblich durch die von der A 67 ausgehenden Lärmimmissionen belastet. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang - nur beispielhaft - das Waldschwimmbad der Stadt Lorsch, das derzeit höheren Lärmimmissionen ausgesetzt ist als sie für Gebiete mit Erholungsfunktion zulässig sind. Die Beeinträchtigung der in Nr. 2.2.2-3 genannten Einrichtungen macht dabei auch die Erfüllung der der Stadt Lorsch als Mittelzentrum zukommende Aufgabe unmöglich, den gehobenen Bedarf des Mittelbereichs zu decken. Die sozialen, kulturellen und sportlichen Einrichtungen

der Stadt werden heute zwar noch in starkem Maße von Einwohnern des Mittelbereichs genutzt; die in den vergangenen Jahren zunehmende Verlärmung der Gemarkung der Stadt Lorsch schmälert jedoch nach und nach die Attraktivität der Stadt Lorsch als Anbieterin überörtlich in Anspruch genommener Freizeit- und Kultureinrichtungen. Zum Ausdruck kommt dies nicht zuletzt auch in den seit Jahren kontinuierlich sinkenden Übernachtungszahlen in der Stadt Lorsch. So verzeichneten die Übernachtungszahlen der Stadt Lorsch im Jahr 1999 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang um 19,3 %. Im Zeitraum vom Januar bis August 2000 ging die Anzahl der Übernachtungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nochmals um ca. 15 % zurück. Da Lorsch als Standort der zum Weltkulturerbe der UNESCO zählenden Reichsabtei Lorsch über ein besonderes touristisches Potential verfügt, legen es diese Zahlen nahe, daß die anscheinend zurückgehende Attraktivität der Stadt als Anbieterin von Kultur- und Freizeiteinrichtungen maßgeblich durch Faktoren wie die der BAB 67 zuzurechnenden Lärmimmissionen bedingt ist. Eine noch stärkere Verlärmung der Gemarkung ist auch deshalb nicht mehr hinnehmbar.

3. Für die Erfüllung der der Stadt Lorsch als Mittelzentrum zukommenden Aufgaben ist im übrigen auch die räumliche Nähe zu Haltepunkten eines leistungsfähigen Schnellbahnnetzes von wesentlicher Bedeutung. Nach Nr. 2.2.1-7 des Regionalplanes soll das Verkehrssystem so ausgestaltet werden, daß die Oberzentren die Funktion von Verknüpfungspunkten des großräumigen mit dem regionalen Verkehr erfüllen können. Dies erfordert grundsätzlich eine Einbindung sämtlicher Oberzentren in die großräumigen Verkehrsnetze und insbesondere in das Schnellbahnnetz der DB Netz AG. Würden einige Oberzentren nicht in das Schnellbahnsystem der DB Netz AG eingebunden, wäre das Fernverkehrsnetz von den Mittelzentren aus nicht innerhalb vertretbarer Zeit zu erreichen. Gleichzeitig erfüllten die nicht in das Fernverkehrsnetz eingebundenen Oberzentren nicht mehr die ihnen nach dem Regionalplan zukommende Verknüpfungsfunktion zwischen dem großräumigen und dem regionalen Verkehr.

Mit Blick auf die zentralörtliche Bedeutung der Stadt Lorsch begegnet die von der DB Netz AG eingebrachte Variante I und die damit verbundene Vorbeifahrt am Hauptbahnhof Darmstadt grundsätzlichen Bedenken. Die Verknüpfungsfunktion des

Oberzentrums Darmstadt zwischen regionalem und großräumigem Verkehr wird hierdurch maßgeblich beeinträchtigt. Der Zubringerverkehr zum ICE-Netz wird auf die bereits heute in ihrer Kapazität stark überlasteten Bahnhöfe Frankfurt Hauptbahnhof und Frankfurt Flughafen-Fernbahnhof konzentriert. Demzufolge nennt der Regionalplan Südhessen 2000 die Einbindung Darmstadts in das ICE-Netz auch als verbindliches Ziel der Regionalplanung (siehe dazu unten V.).

In besonderem Maße widerspricht die von der DB Netz AG angestrebte Vorzugsvariante I B der zentralörtlichen Bedeutung der Stadt Lorsch. Diese Variantenkombination führt einerseits zu einer Vorbeifahrt am Hauptbahnhof Darmstadt und ermöglicht andererseits eine Umfahrung des Hauptbahnhofs Mannheim. Die entlang der neuen Trasse gelegenen Gemeinden sollten somit die Lasten der Neubaustrecke (Lärm, Erschütterungen, Waldverlust, Auswirkungen auf die Grundwassersituation usw.) tragen, ohne daß ihnen mit der Trassierung verbundene Vorteile in Form eines verbesserten Zugangs zum Schnellbahnnetz der DB Netz AG in irgendeiner Form zugute kommen. Es liegt deshalb eine dem Zentrale-Orte-System des Raumordnungsrechts zuwiderlaufende Trassenplanung vor. Die Grundsätze des § 2 Abs. 2 ROG enthalten eine Reihe von Vorgaben einer umweltfreundlichen Verkehrssteuerung: Eine Zersiedlung der Landschaft soll verhindert werden, indem die Siedlungstätigkeit auf die zentralen Orte konzentriert wird und die vorhandenen Brachflächen vorrangig in Anspruch genommen werden. Gleichzeitig soll die Schaffung von Verkehrsverbunden und leistungsfähigen Schnittstellen die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel erhöhen. Die Planung der DB Netz AG weist demgegenüber in die entgegengesetzte Richtung, indem sie die Schnelligkeit großräumiger Verkehrsverbindungen (Köln-Frankfurt-Stuttgart) zum entscheidenden Planungsziel erhebt. Daß zwischen diesen Oberzentren zahlreiche Mittelzentren liegen, deren Aufgabe nicht zuletzt darin besteht, durch die Schaffung von Wohnraum die Siedlungstätigkeit in ihrem Bereich zu konzentrieren, wird verkannt; die Bewohner der Mittelzentren werden von einem leistungsfähigen Schnellbahnnetz ausgeschlossen, da die Schnellzüge nicht nur an diesen Mittelzentren, sondern auch an den nächstgelegenen Oberzentren vorbeifahren. Der erheblichen Belastung durch verkehrsbedingte Immissionen steht somit kein angemessener Nutzen gegenüber.

Für die Stadt Lorsch, die Gemeinde Einhausen und den sie umgebenden Mittelbereich ist eine Einbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt in das Schnellbahnsystem der DB Netz AG jedoch von großer Bedeutung, insbesondere weil nur so der Mittelbereich von der durch die Neubaustrecke ermöglichten leistungsfähigen Verbindung ins Rheinland und weiter ins Ruhrgebiet profitieren kann. Die Problematik stellt sich hier wie folgt dar:

Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Frankfurt - Köln wurden zahlreiche Zugverbindungen auf der Rheinstrecke zwischen Mainz und Köln gestrichen. Für die Einwohner des um die Stadt Lorsch gelegenen Mittelbereichs hatte dies zur Folge, daß die schnellste Verbindung ins Rheinland bzw. ins Ruhrgebiet (mit dem IR von Bensheim über Mainz nach Köln) entfallen ist. Wer heute mit dem Zug von Lorsch nach Köln fahren möchte, muß daher zunächst mit dem Regionalzug nach Frankfurt Hauptbahnhof fahren, um dort in den die Neubaustrecke Frankfurt - Köln befahrenden ICE umzusteigen. Die mit dem Bau der Neubaustrecke Frankfurt - Köln verbundene Zeitersparnis geht für die Bewohner der Stadt Lorsch, der Gemeinde Einhausen und des diese umgebenden Mittelbereichs dabei aber wegen Anschlußproblemen in Frankfurt weitgehend verloren; im Ergebnis bedeutet dies, daß, wer von Lorsch mit der Bahn in Richtung Ruhrgebiet reist, seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Frankfurt - Köln für eine ähnlich schnelle Verbindung wie die, die der IR auf der Strecke Bensheim - Mainz - Köln bot, einen um ein Drittel höheren Fahrpreis zahlen muß. Weitere Veränderungen hat die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Frankfurt - Köln für den Mittelbereich um Lorsch nicht ergeben. Eine vollwertige Einbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt in das Schnellbahnnetz der DB Netz AG würde dagegen die mit der Neubaustrecke Frankfurt - Köln verbundenen Vorteile auch den Einwohnern der Stadt Lorsch, der Gemeinde Einhausen und der umliegenden Gegenden zugute kommen lassen. Darüber hinaus ergäbe sich im Falle der vollwertigen Einbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt in das Schnellbahnnetz der DB Netz AG für die betroffene Region eine wesentlich bessere Verbindung zum Haltepunkt Frankfurt Flughafen Fernbahnhof.

Darüber hinaus ist zu beachten, daß es sich bei der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim um ein "Jahrhundertbauwerk" handelt. Die Streckenführung darf daher nicht

allein auf die derzeitige Geschäftsstrategie der DB Reise und Touristik AG ausgerichtet werden. Es mag sein, daß die DB Reise und Touristik AG derzeit eine Geschäftsstrategie verfolgt, die auf eine Verknüpfung von Millionenstädten und eine Vorbeifahrt an zahlreichen kleineren Oberzentren ausgerichtet ist. Diese Strategie darf jedoch nicht dadurch auf Jahrzehnte hinaus festgeschrieben werden, daß bei Planungen der DB Netz AG nur noch solche Strecken realisiert werden, die diese großräumige Geschäftsstrategie der DB Reise und Touristik AG widerspiegeln. Denn sollte die DB Reise und Touristik AG mittelfristig ihre Geschäftsstrategie ändern wollen, wäre sie hieran dann bereits wegen der Beschaffenheit des von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten Schienennetzes gehindert. Eine Neubaustrecke, die am Oberzentrum Darmstadt vorbeiführt und den Hauptbahnhof Darmstadt nur über ein einzelnes Gleis anbindet, so daß in Darmstadt haltenden Zügen keine andere Möglichkeit zur Weiterfahrt geboten wird als auf der bestehenden Main-Neckar-Strecke (siehe hierzu näher unten V.1.a) und d)), hätte aber genau diesen Effekt: Die derzeit bestehende Geschäftsstrategie der DB Reise und Touristik AG könnte zwangsläufig für Jahrzehnte nicht mehr geändert werden, da die Neubaustrecke nur eine Vorbeifahrt an Darmstadt ermöglicht, wenn die Züge auch nach einem Halt in Darmstadt noch auf der Neubaustrecke fahren sollen.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang insbesondere, daß die DB Netz AG die Neubaustrecke nicht allein für sich oder für konzernzugehörige Unternehmen baut, sondern die Aufgabe hat, eine für das Funktionieren unserer Industriegesellschaft unentbehrliche Infrastruktur zu gewährleisten, die nach der Privatisierung des Eisenbahnwesens nicht mehr nur von Töchtern der DB AG genutzt werden wird, sondern auch und insbesondere von konkurrierenden Anbietern von Transportdienstleistungen. So haben nach § 14 Abs. 1 AEG Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Selbst wenn die DB Reise und Touristik AG daher zur Zeit kein Interesse an einer Einbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt in das Schnellbahnsystem hat, so darf doch nicht außer Acht bleiben, daß die Einbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen wirtschaftlich interessant sein könnte. Die Variante I, die eine leistungsfähige Einbindung des Hauptbahnhofs

Darmstadt von vornherein ausschließt, ist daher auch vor dem Hintergrund der Privatisierung des Eisenbahnwesens abzulehnen. Denn in einer neugeordneten Eisenbahninfrastrukturlandschaft stellt die DB Netz AG lediglich Strecken zur Verfügung, die von anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen genutzt werden. Die gegenwärtige Geschäftsstrategie eines einzelnen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (hier: die DB Reise und Touristik AG) darf auf die Planung der Eisenbahninfrastruktur daher keinen prägenden Einfluß haben.

IV. Vorgaben der baden-württembergischen Raumordnungspläne zur Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim

Das Bestreben der Streckenplanung der DB Netz AG, der Schnelligkeit großräumiger Verkehrsverbindungen auf Kosten zahlreicher Verdichtungsräume (Ober- und Mittelzentren) den Vorzug zu geben, zeigt sich auch in der Präferenz für die Variante B in Baden-Württemberg.

1. Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg

Der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 formuliert als ein Ziel der Landesplanung, die Hochgeschwindigkeitsstrecke der DB Netz AG von Mannheim nach Frankfurt unter vollwertiger Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim zu verwirklichen. Die Variante B läuft diesem raumordnerischen Ziel zuwider und kann daher nur bei einer Änderung des Plans verwirklicht werden.

Die DB Netz AG erkennt in den Raumordnungsunterlagen (Ordner A, Kap. 1, Nr. 4.1.7) zutreffend an, daß das Erfordernis einer Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar konkret als Ziel der Landesplanung genannt wird. Sie übergeht dabei aber das im Landesentwicklungsplan festgelegte Erfordernis einer *vollwertigen* Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim, die bei der Variante B fehlt. Die DB Netz AG räumt in den Raumordnungsunterlagen (Ordner A, Kap. 7, Seite 108) selbst ein, daß im Falle der Realisierung der Variante B der Hauptbahnhof Mannheim nur in das "erweiterte Hochgeschwindigkeitsnetz" integriert werde, was lediglich zu einer Aufrechterhaltung der *heutigen* Verkehrsverbindungen in Mannheim führen werde.

Die Neubaustrecke zielt jedoch nach der klaren Zielvorgabe der DB Netz AG auf eine deutliche Kapazitätssteigerung ab; eine Neubaustrecke, die für den Bereich des Mannheimer Hauptbahnhofes lediglich eine Aufrechterhaltung der bisherigen Verkehrsverbindungen ermöglicht, bindet den Hauptbahnhof Mannheim daher nicht *vollwertig* ein.

Für die Stadt Lorsch und die Gemeinde Einhausen ist eine vollwertige Einbindung des Hauptbahnhofes Mannheim in das ICE-Fernverkehrsnetz von überragender Bedeutung. Beide Gemeinden liegen nur etwa 30 km vom Hauptbahnhof Mannheim entfernt; der Hauptbahnhof Mannheim ist daher der nächstgelegene ICE-Knoten. Eine Abwertung dieses wichtigen ICE-Knotens würde insbesondere die Stadt Lorsch in der Erfüllung der ihr aufgrund ihrer zentralörtlichen Bedeutung zukommenden Aufgaben maßgeblich beeinträchtigen. Die Bürger der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen würden - worauf bereits oben unter III. hingewiesen wurde - von einem leistungsfähigen Schnellbahnnetz ausgeschlossen, so daß der erheblichen Belastung durch verkehrsbedingte Immissionen durch die Vorbeifahrt der Züge kein angemessener Nutzen gegenüberstünde.

2. Regionalplan Unterer Neckar

Die Variante B widerspricht ferner dem Regionalplan Unterer Neckar. Dieser formuliert als Ziel der Regionalplanung unter Nr. 4.3.2, der Hauptbahnhof Mannheim müsse als Knotenpunkt des deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes funktionsgerecht ausgebaut werden. Tatsächlich führt die Variante B dazu, daß der Hauptbahnhof Mannheim seine Stellung als Knotenpunkt des deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes verliert, da die Variante - wie die DB Netz AG selbst einräumt - eine Vorbeifahrt der meisten ICEs an Mannheim zur Folge haben wird und dies in der Streckenführung auch angelegt ist. Ein Knotenpunkt zeichnet sich aber eben dadurch aus, daß die weitaus überwiegende Zahl aller eine Region durchquerenden Züge an diesem Punkt hält und dadurch ein Umsteigen ermöglicht wird.

Die von der DB Netz AG zur Rechtfertigung der Variante B dargestellten Fahrzeitverkürzungen für die Strecke Frankfurt Main/Flughafen - Stuttgart können eine Abweichung von den Zielen der Raumordnung sachlich nicht rechtfertigen. Gegenüber der heutigen Fahrtzeit auf der Strecke Frankfurt Main/Flughafen - Stuttgart führt die Variante I A zu einer Fahrzeitverkürzung von 8 Minuten, die Variante I B zu einer Fahrzeitverkürzung von 16,6 Minuten. Gegenüber der Variante I A führt die Variante I B somit zu einer Zeitersparnis von lediglich 8,6 Minuten. Erkauft wird die kürzere Fahrzeit allerdings durch Mehrkosten in Höhe von € 435 Mio.

Diese höheren Kosten der Variante B sind durch diese Fahrzeitverkürzung nicht zu rechtfertigen. Die DB Netz AG prognostiziert aufgrund der möglichen Umfahrung des Hauptbahnhofs Mannheim einen Mehrverkehr von 24 Zügen/Tag/Richtung. Es ist jedoch nicht ersichtlich, warum eine Zeitersparnis von ca. 8 Minuten einen derartigen Nachfrageschub bewirken sollte. So hat die *Halbierung* der Reisezeit zwischen Mannheim und Stuttgart von 80 Minuten auf 40 Minuten lediglich zu einem Zuwachs von 3,5 Mio. Reisenden /Jahr geführt. Betriebswirtschaftlich läßt sich die Variante B somit ebenfalls nicht begründen. Es drängt sich der Verdacht auf, daß die Variante nur deshalb in Erwägung gezogen wird, weil die DB Netz AG mit einer (überwiegenden) Finanzierung der Strecke durch Steuergelder rechnen kann.

V. Abweichung von den Zielen des Regionalplans Südhessen 2000 und des Landesentwicklungsplans Hessen

1. Einbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt

Die von der DB Netz AG favorisierte Variante I widerspricht ebenso wie die Variante II den Zielen des Regionalplans Südhessen. Zur Verwirklichung der Varianten I und II ist ein Zieländerungsverfahren erforderlich.

a) Variante I und II

Variante I sieht eine direkte Streckenführung Frankfurt-Mannheim entlang der A 67 vor. Die Stadt Darmstadt wird bei der Variante I durch eine betriebstech-

nische Verbindungskurve bei Weiterstadt an die Bahnlinie Mainz-Groß-Gerau-Darmstadt angebunden. Der Hauptbahnhof Darmstadt wird über die schon bestehenden Gleise erreicht. Nach Aussagen der DB Netz AG in den Unterlagen (Allgemeine Beschreibung, Teil A, Seite 63) soll der Ausbaustandard dieser Verbindungskurve von einem möglichen wirtschaftlichen Fahrgastaufkommen abhängen. Der jeweilige Ausbaustandard kann Auswirkungen auf die Kapazität der Neubaustrecke haben.

Unklar ist der weitere Verlauf der Streckenführung. Da wohl kaum davon ausgegangen werden kann, daß die Züge (rückwärts) wieder auf die Neubaustrecke zurückfahren werden, ist anzunehmen, daß die Züge im weiteren Verlauf auf die bestehende Main-Neckar-Bahn geleitet werden oder Darmstadt nur als Endpunkt einer ICE-Verbindung dient.

Die Trasse der Variante II verläuft wie Variante I, erhält jedoch in Ergänzung zur Variante I im Bereich der Siedlung Tann (zwischen dem Autobahndreieck und -kreuz Darmstadt) einen zusätzlichen neuen Bahnhof "Darmstadt West" unmittelbar an der Hochgeschwindigkeitsstrecke.

b) Abweichung von Zielen der Raumordnung

Gemäß § 12 Abs. 3 HLPG kann eine Abweichung vom Regionalplan nur dann zugelassen werden, wenn sie unter raumordnerischen Gesichtspunkten *vertretbar* ist und die *Grundzüge des Regionalplans nicht berührt werden*. Die Besonderheit des Zielabweichungsverfahrens besteht darin, daß das Planungsziel als solches bestehen bleibt, aber im Einzelfall davon abgewichen werden darf. Beim Zielabweichungsverfahren wird damit das betroffene Raumordnungsziel nicht den betroffenen Planungsbedürfnissen angepaßt, sondern behält weiterhin Geltung für die jeweiligen Träger raumbedeutsamer Maßnahmen. Erfordert eine raumbedeutsame Maßnahme dagegen die Aufhebung, eine räumliche oder inhaltliche Veränderung eines Planungsziels kommt ein Zielabweichungsverfahren nicht in Betracht; in diesem Fall bedarf es vielmehr eines Zieländerungsverfahrens, also einer förmlichen Änderung des Regionalplans.

Hoppe, in: *Hoppe/Bönker/Grotefels*, Öffentliches Baurecht, 2. Aufl. 2002, § 3 Rn. 60; *Schrage*, Zielabweichungsverfahren bei Raumordnungsplänen, 1998, S. 27.

Im Hinblick auf die Varianten I und II kommt von vornherein nur ein Zieländerungsverfahren in Betracht.

Nach dem Regionalplan Südhessen (Nr. 7.1-4) ist zur Bewältigung bestehender Engpässe auf den Schienenrelationen im Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Raum der Bau einer Neubaustrecke für den Fernverkehr unverzichtbar. Der Darmstädter Hauptbahnhof ist *in diese Neubaustrecke einzubinden*. Damit geht das Ziel der *Einbindung* über die Anforderungen im Landesentwicklungsplan Hessen hinaus, wonach lediglich die *Anbindung* des Darmstädter Hauptbahnhofs vorgesehen ist (Nr. 7.1). Der Regionalplan konkretisiert die Vorgabe des Landesentwicklungsplans insofern, als daß durch eine *Einbindung* im Gegensatz zu einer bloßen *Anbindung* eine stärkere strukturelle Einbeziehung des Darmstädter Hauptbahnhofs beabsichtigt ist.

Bei beiden Varianten fehlt es an einer An- bzw. Einbindung an den Darmstädter Hauptbahnhof. Bei Variante I wird der Hauptbahnhof nicht über die Neubaustrecke, sondern über bestehende Gleise erreicht. Darüber hinaus müßten bei dieser Variante die Züge auf die bestehende Main-Neckar-Bahn geleitet werden, da nicht anzunehmen ist, daß die Züge rückwärts auf die Neubaustrecke zurückfahren. Dies würde bedeuten, daß Darmstadt in Richtung Süden - nach Mannheim oder Stuttgart - überhaupt nicht an die Neubaustrecke angebunden wäre. Im übrigen widerspricht die Variante I auch der "Strategie Netz 21" der Deutschen Bahn AG, die eine Netzdifferenzierung für Zuggattungen unterschiedlicher Geschwindigkeit vorsieht. Variante I steht damit dem Ziel einer Trennung des Nah- und Regionalverkehrs vom Fernverkehr eindeutig entgegen.

Bei Variante II erfolgt die Anbindung über einen neuen Westbahnhof und nicht, wie im Regionalplan bzw. Landesentwicklungsplan festgelegt, über den Darmstädter Hauptbahnhof. Daher ist hier eine förmliche Änderung des Regionalplans

erforderlich. Es wird nämlich nicht nur in einem Einzelfall vom Planungsziel abgewichen; das Ziel "Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs durch die neue ICE-Trasse" wird vielmehr gänzlich aufgehoben, ohne daß auf dieses Ziel bei künftigen Planungsentscheidungen wieder zurückgegriffen werden könnte.

c) Unzulässigkeit einer Zielabweichung / Raumordnerische Vertretbarkeit / Grundzüge des Regionalplans

Wollte man dennoch davon ausgehen, daß ein Zielabweichungsverfahren für die Varianten I und II grundsätzlich in Betracht kommt, wäre zu beachten, daß die Voraussetzungen einer zulässigen Zielabweichung (§ 12 Abs. 3 HLPG) nicht erfüllt sind.

Nach § 12 Abs. 3 HLPG kann eine Abweichung vom Regionalplan nur dann zugelassen werden, wenn sie unter raumordnerischen Gesichtspunkten *vertretbar* ist und die *Grundzüge des Regionalplans nicht berührt werden*. Abweichungen sind allerdings dann nicht zulässig, wenn eine entsprechende Festsetzung im Regionalplan nach § 11 Abs. 3 HLPG nicht genehmigt werden könnte. Nach § 11 Abs. 3 HLPG darf der Regionalplan u.a. nicht genehmigt werden, wenn Festsetzungen des Plans gegen Ziele des Landesentwicklungsplans verstoßen und eine Abweichung hiervon nicht zugelassen wird.

aa) Raumordnerische Vertretbarkeit

Für die Zielabweichung folgt aus dem Erfordernis der Vertretbarkeit, daß ein raumbedeutsames Vorhaben, das nicht zulässiges Ergebnis einer förmlichen Planung sein könnte, auch nicht über den Umweg einer Abweichungsentscheidung durchgesetzt werden darf. Vertretbar unter raumordnerischen Gesichtspunkten ist eine Abweichung, wenn sie mit der in § 1 Abs. 2 ROG normierten Leitvorstellung der Raumordnung und mit den Grundsätzen der Raumordnung nach § 2 Abs. 2 ROG zu vereinbaren ist. Die von § 1 Abs. 2 ROG geforderte Abstimmung unterschiedlichster Interessen und Belange ist

auch im Zielabweichungsverfahren vorzunehmen. Es ist jedoch zu beachten, daß die bei der Zielaufstellung einmal getroffene Abwägungsentscheidung als raumordnungsrechtlich bindende Letztentscheidung im Abweichungsverfahren unter dem Gesichtspunkt der Vertretbarkeit nur noch Korrekturen zuläßt. Die Ziele der Raumordnung haben nicht nur Gewichtungsvorrang bei nachfolgenden Entscheidungen, sondern sind einer weiteren Abwägung nicht mehr zugänglich.

Schrage, a.a.O., S. 56f.

Der Begriff der Vertretbarkeit ist ein unbestimmter Gesetzesbegriff. Als solcher eröffnet er der entscheidungsbefugten Landesplanungsbehörde aber keinen eigenständigen Gestaltungsspielraum. Bei der Beurteilung der raumordnerischen Vertretbarkeit ist zwar ein Ausgleich zwischen den bei der Zielaufstellung abgewogenen Belangen und den Gründen und Interessen, welche für das abweichende Vorhaben sprechen, zu erzielen. Die damit zwangsläufig in die Entscheidung eingeführten planerischen Elemente sollen aber nicht zu einer eigenständigen Planungsbefugnis führen, da die Zielabweichung lediglich eine nachvollziehende Betrachtung unter Beibehaltung der konkreten Festlegungen im Raumordnungsplan gewährleisten soll.

Schrage, a.a.O., S. 57ff.

Würde die Raumordnungsbehörde nunmehr entscheiden, daß bei dem Bau der ICE-Neubaustrecke eine An- bzw. Einbindung Darmstadts nicht erfolgen muß, obwohl dies im Regionalplan so festgelegt ist, stellte diese Entscheidung eine grundlegend neue Abwägung der schon bei der Aufstellung des Regionalplans abschließend gewichteten Belange dar. Da es sich damit nicht mehr um eine bloß nachvollziehende Betrachtung unter Beibehaltung der konkreten Festlegungen im Raumordnungsplan handelte, wäre eine solche Abwägung schon unter raumordnerischen Gesichtspunkten nicht vertretbar.

bb) "Nicht-Berührt-Sein" der Grundzüge des Regionalplans

Variante I und II wären im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens ferner auch deshalb nicht zulässig, weil diese die Grundzüge des Regionalplans berührten.

aaa) Grundzüge des Regionalplans

Unter "Grundzüge einer Planung" wird in Rechtsprechung und Literatur übereinstimmend die eigentliche Planungskonzeption verstanden.

siehe z.B. *BVerwG*, Urt. v. 14.02.1991 – 4 C 51/87 -, *BVerwGE* 88, 24 (32 f.); *Gaentzsch*, in: Berliner Kommentar zum Baugesetzbuch, 3. Aufl. 2002, § 13 Rn. 3.

Bei der Zielabweichung von Raumordnungsplänen wird angenommen, daß die durch die Abwägung entstandenen Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Raumordnungszielen die Grundkonzeption des jeweiligen Raumordnungsplans bezeichnen. Das Ergebnis der Abwägung, die der Planaufstellung vorausgegangen ist, weist die wesentlichen, die Beziehung zwischen den Planaussagen bestimmenden Zwecksetzungen und Wechselwirkungen aus. Aus der Zusammenschau der Festsetzungen ergibt sich folglich die Grundkonzeption eines Raumordnungsplans.

Aufschluß darüber gibt die nach § 7 Abs. 8 ROG zwingende Begründung des Raumordnungsplans. Die Begründung enthält insbesondere Aussagen darüber, welche Interessen bei der Planaufstellung Berücksichtigung gefunden haben sowie zu dem Verhältnis der im Plan enthaltenen Zielaussagen zueinander. Die Begründung ist somit Ausgangspunkt der Prüfung, inwiefern die Grundzüge der Planung von einer Zielabweichung berührt werden.

Schrage, a.a.O., S. 70f.

In der Begründung zu der Zielaussage des Nr. 7.1 des Regionalplans heißt es:

"Durch Schienenneu- und -ausbaustrecken in der Planungsregion Südhessen, wie sie im Bundesverkehrswegeplan von 1992 enthalten und raumordnerisch abgestimmt sind, wird ein wesentlicher Beitrag zum Ausbau eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes geleistet, das gleichzeitig wichtige Ballungsräume des Bundesgebiets zeitnah verknüpfen kann."

Dem Schienenverkehr kommt damit die Aufgabe zu, ökonomisch und strukturpolitisch zur Stärkung des Standortes Hessen beizutragen. Er dient als Verkehrsträger zur Verknüpfung der Regionen des Landes untereinander und mit den übrigen Räumen in Deutschland sowie zur Herstellung der für die Region Rhein-Main erforderlichen Verbindungen zu den großen Wirtschaftsregionen des Kontinents (so die Begründung zu Nr. 7.1 des Landesentwicklungsplans). Alle Oberzentren des Landes sind an Fernverkehrslinien anzubinden, um die Standortfunktionen zu stärken und zu entwickeln (Nr. 7.1. des Landesentwicklungsplans). Vor diesem Hintergrund soll auch eine Einbindung Darmstadts als *Oberzentrum* an die Neubaustrecke erfolgen. Nach Nr. 2.2.1-1 des Regionalplans ist die Funktion der Oberzentren als Standorte für hochwertige Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und wissenschaftlichen Bereich mit z.T. landesweiter, nationaler oder internationaler Bedeutung zu sichern. Voraussetzung hierfür ist auch der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes, das die wichtigen Ballungsräume des Bundesgebietes, also auch Darmstadt, zeitnah verknüpft.

Das Verkehrssystem soll darüber hinaus so gestaltet werden, daß die Oberzentren u.a. die Funktion von Verknüpfungspunkten des großräumigen mit dem regionalen Verkehr erfüllen können (Nr. 2.2.1-7 des Regionalplans). Voraussetzung wäre auch hier wiederum die Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs durch die Neubaustrecke.

Im Ergebnis liegt damit der Zielaussage in Nr. 7.1 des Regionalplans mit der Einbindung Darmstadts in die Neubaustrecke die Zwecksetzung zugrunde, die oberzentrale Funktion Darmstadts auszubauen (Nr. 2.2.1-3) und den großräumigen mit dem regionalen Verkehr zu verbinden.

bbb) "Nicht-Berührt-Sein"

Der durch das Abwägungsergebnis geschaffene Ausgleich zwischen den von den Planaussagen betroffenen Interessen und die daraus resultierenden Wechselwirkungen zwischen den Raumordnungszielen sind solange nicht berührt, wie trotz einer Einwirkung auf einen isolierten Teil des Abwägungsergebnisses, die Zielaussage, die dem Plan zugrunde liegende Verflechtung, erhalten bleibt. Die Grundzüge der Planung sind immer dann berührt, wenn die Zielabweichung den durch die der Planaufstellung vorausgegangene Abwägung geschaffenen Ausgleich betroffener Interessen stört. Das gewonnene Abwägungsergebnis darf in seinen wesentlichen Bereichen nicht verändert werden. Allgemein läßt sich sagen, daß allenfalls punktuelle Abweichungen zulässig sind.

Schrage, a.a.O., S. 71f.

Die Varianten I und II widersprechen den Grundzügen des Regionalplans, weil das gewonnene Abwägungsergebnis wesentlich geändert würde.

Dies gilt zunächst einmal für die Variante I, bei der durch die geplante Verbindungskurve bei Weiterstadt keine Einbindung in die Neubaustrecke erfolgt. Bei ihr verbleibt eine nur noch theoretische Anbindungsmöglichkeit an den Hauptbahnhof Darmstadt; faktisch wird der Bahnhof ausgeklammert. Die Vorbeifahrt am Darmstädter Hauptbahnhof ist keine nur "punktuelle Abweichung" von der Zielaussage "Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhof", sondern eine wesentliche Zielabweichung. Sie widerspricht eindeutig der der Einbindung des Hauptbahnhof Darmstadt zugrunde liegenden Zwecksetzung, die Funktion Darmstadts als Oberzentrum auszubauen und gleichzeitig den großräumigen mit dem regionalen Verkehr zu verbinden. Werden, wie im vorliegenden Fall, somit Grundzüge der Planung von der Abweichung berührt, bedarf es eines Zieländerungsverfahrens durch förmliche Änderung des Plans.

Erst recht sind die Grundzüge des Regionalplans bei der Variante II betroffen. Bei dieser Streckenführung wird der Darmstädter Hauptbahnhof überhaupt nicht angebunden. Stattdessen soll ein neuer "Bahnhof Darmstadt West" gebaut werden. Bei dieser Variante müßte überdies erst eine umständliche regionale Verkehrsverknüpfung geschaffen werden. Die Kosten hierfür sind beim Vergleich der Varianten nicht einkalkuliert. Ein solcher Fernzughalt ist qualitativ nicht mit einem Halt am Darmstädter Hauptbahnhof zu vergleichen.

d) Zieländerung / Zielabweichung im Rahmen des Landesentwicklungsplans

Nach § 8 Abs. 8 HLPG kann eine Abweichung von den Zielen des Landesentwicklungsplans zugelassen werden, wenn sie unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge des Landesentwicklungsplans nicht berührt werden. Es gelten die Grundsätze, die schon bei einer Zieländerung bzw. Zielabweichung des Regionalplans angesprochen würden.

Nach Nr. 7.1 des Landesentwicklungsplanes sind alle Oberzentren des Landes an Fernverkehrslinien anzubinden, um die Standortfunktionen zu stärken und zu entwickeln. Zur Trennung von Nah- und Fernverkehr sowie zur Kapazitätserhöhung ist eine ICE-Neubaustrecke, vorrangig zur Bundesfernstraße A 5/A 67 und unter *Anbindung* des Hauptbahnhofs Darmstadt und des Hauptbahnhofs Mannheim in Baden-Württemberg, zu planen und zu realisieren.

Im Hinblick auf die Varianten I und II kommt auch hier von vornherein nur ein Zieländerungsverfahren in Betracht, da nicht nicht im Einzelfall von dem Planziel abgewichen wird, sondern das Planungsziel aufgegeben würde. Bei den beiden Varianten fehlt die Anbindung an den Darmstädter Hauptbahnhofs. Bei Variante I wird der Hauptbahnhofs nicht über die neue ICE-Trasse, sondern über bestehende Gleise erreicht. Darüber hinaus müßten die Züge über die bestehenden Gleise auf die bestehende Main-Neckar-Bahn geleitet werden, da nicht anzunehmen ist, daß die Züge auf die neue ICE-Trasse zurückfahren. Dies würde be-

deuten, daß Darmstadt in Richtung Süden überhaupt nicht an die neue ICE-Trasse angebunden wäre. Bei Variante II erfolgt die Anbindung über einen neuen Westbahnhof und nicht, wie im Landesentwicklungsplan festgelegt, über den Darmstädter Hauptbahnhof. Daher wäre eine förmliche Änderung des Landesentwicklungsplans erforderlich. Es würde nämlich nicht im Einzelfall vom Planungsziel abgewichen; das Ziel "Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs durch die neue ICE-Trasse" würde vielmehr gänzlich aufgehoben, da es sich um eine "Vorbeifahrt" am Hauptbahnhof handelt.

2. Vorrang der Walderhaltung vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen

Nach Nr. 10.2-14 des Regionalplans Südhessen sollen die im Regionalplan als "Waldbereich, Bestand" dargestellten Flächen auf Dauer bewaldet bleiben; auf diesen Flächen hat die Walderhaltung daher Vorrang vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen.

Sämtliche Trassenvarianten I - V nehmen in erheblichem Maße solche Waldflächen in Anspruch. Die von der DB Netz AG favorisierte Variante I (und gleichermaßen die insoweit identischen Varianten II, III und V) beanspruchen jedoch Waldflächen in weit größerem Umfang als die entlang der A 5 führende Variante IV (siehe hierzu Ordner B 2, Kap. 3.5.3, Seite 351).

Vor dem Hintergrund des Planungsziels der Walderhaltung in Nr. 10.2-14 erfordern alle Trassenvarianten ein Zielabweichungsverfahren nach § 12 HLPG. Nach § 12 Abs. 3 HLPG könnte eine solche Abweichung vom Regionalplan aber auch hier nur zugelassen werden, wenn sie unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar wäre und die Grundzüge des Regionalplans nicht berührt würden.

Raumordnerisch vertretbar sind solche Planabweichungen, die bei Kenntnis des geplanten Vorhabens zum Zeitpunkt der Planaufstellung ebenfalls hätten festgesetzt werden können.

Runkel, in: *Bielenberg/Runkel/Spannowsky*, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, Band 2, Rn. 15 zu § 2 ROG.

Die Planabweichung muß daher als angemessenes Abwägungsergebnis erscheinen; ein raumordnerisches Vorhaben, das nicht Ergebnis einer abwägungsfehlerfreien Planung sein könnte, kann auch nicht über den Umweg einer Abweichungsentscheidung durchgesetzt werden. Auch das Zielabweichungsverfahren erfordert daher eine Abwägungsentscheidung zwischen dem Belang, die einmal getroffene raumordnerische Zielsetzung beizubehalten und dem den Zielen der Raumordnung widersprechenden Vorhaben des Vorhabenträgers. Hat der Vorhabenträger mehrere Trassenvarianten in das Raumordnungsverfahren eingebracht, kann aber nur diejenige Variante abwägungsfehlerfrei bevorzugt werden, die die Zielerreichung der Regionalplanung am wenigsten beeinträchtigt. Vergleicht man die fünf zur Überprüfung stehenden "A-Varianten", so zeigt sich, daß die Variante IV eine Waldrodung auf einer Fläche von ca. 125 ha bis 200 ha erfordert. Die unter dem Gesichtspunkt der Waldinanspruchnahme günstigste der entlang der Autobahn 67 verlaufenden Trassenvarianten erfordert demgegenüber eine Rodung von 180 ha bis 290 ha Wald; die von der DB Netz AG bevorzugte Variante I B sogar 195 ha bis 315 ha. Wird dem Variantenvergleich bei dem im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durchzuführenden Zielabweichungsverfahren das ihm zukommende Gewicht eingeräumt, ist ausgeschlossen, daß eine Zielabweichung in dem bei den Varianten I, II, III und V erforderlichen Umfang erlaubt wird.

In diesem Zusammenhang ist ferner zu beachten, daß der Regionalplan Südhessen erst seit 2 ½ Jahren gilt. Seine Darstellungen sind somit Ergebnis einer Planung, bei der das Vorhaben des Baus einer ICE-Neubaustrecke schon bekannt war und als Belang in die Abwägung eingestellt wurde. In Kenntnis dieses Bauvorhabens wurde gleichwohl der Vorrang der Walderhaltung in den nunmehr von der Planung der DB Netz AG betroffenen Bereichen als Ziel der Regionalplanung festgesetzt. Es läßt sich daher nicht argumentieren, die Inanspruchnahme von dem im Regionalplan als "Waldbereich, Bestand" dargestellten Flächen wäre im Regionalplan vorgesehen worden, wenn das Bauvorhaben zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Plans bereits

bekannt gewesen wäre. Dies ist für die Rechtfertigung einer Zielabweichung aber erforderlich.

Runkel, in: *Bielenberg/Runkel/Spannowsky*, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, Band 2, Rn. 15 zu § 2 ROG.

Vielmehr stellt die Ausweisung von Waldvorrangflächen im Regionalplan bereits eine Abwägung zugunsten der Walderhaltung und zu Lasten der Verkehrsplanung der ICE-Neubaustrecke nach den Varianten I, II, III und V dar. Diese raumordnungsrechtlich bindende Letztentscheidung könnte im Abweichungsverfahren unter dem Gesichtspunkt der Vertretbarkeit allenfalls noch punktuell korrigiert werden; eine grundlegend neue Abwägung zwischen den Belangen der Walderhaltung einerseits und den Anforderungen des Ausbaus des Schienennetzes andererseits kommt dagegen nicht in Betracht. Würde die Raumordnungsbehörde nunmehr entscheiden, aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung sei die Variante entlang der A 67 gegenüber den anderen Varianten vorzugswürdig, obwohl von dieser Variante als "Waldbereich, Bestand" ausgewiesene Flächen in weit größerem Umfang betroffen sind, hätte diese Entscheidung materiell den Charakter einer vollständig neuen Abwägung der schon bei der Aufstellung des Regionalplans abschließend gewichteten Belange.

3. Verlagerung von Trinkwassergewinnungsanlagen

Nach Nr. 4.3-9 des Regionalplanes Südhessen 2000 sind die in der Karte zu dem Regionalplan aufgeführten bestehenden und geplanten Wassergewinnungs- und Versorgungsanlagen mit einer Fördermenge von mehr als 1 Mio m³/a zu erhalten. An ihren Standorten sind entgegenstehende Nutzungsansprüche ausgeschlossen.

Nach Aussage der DB Netz AG (Ordner B 1, Kap. 2.7, Seite 231) sind "je nach der noch im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung festzulegenden genauen Trassenführung" voraussichtlich ein bis drei Trinkwasserbrunnen des Wasserwerks Pfungstadt II zu verlegen. Die genannten Brunnen sind in der Karte zum Regionalplan Südhessen

2000 - in Kenntnis der Planung der ICE-Neubaustrecke - als zu erhaltende Wassergewinnungsanlagen mit regionaler Bedeutung ausgewiesen.

An dieser Stelle ist festzuhalten, daß ein Bau der Varianten I, II, III und V auch wegen der Verlegung von Wassergewinnungsanlagen ein Zielabweichungsverfahren nach § 12 HLPG erfordern würde, eine Zielabweichung aber nur vertretbar ist, wenn der Planungsträger vom Abweichungsgrund bei der Planaufstellung keine Kenntnis hatte.

vgl. *Runkel*, in: *Bielenberg/Runkel/Spannowsky*, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, Band 2, Rn. 15 zu § 2 ROG.

Dies muß jedenfalls dann gelten, wenn die Planung, von der abgewichen werden soll, noch relativ neu ist.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß zur Realisierung der parallel zur A 67 verlaufenden Trassen eine Abweichung von mehreren Zielen der Regionalplanung notwendig würde. Eine Entscheidung zugunsten dieser Trassenvariante würde die gesamte Regionalplanung Südhessens neu gestalten; die Zielabweichungen hätten deshalb nicht mehr lediglich den Charakter von Randkorrekturen, sondern einer Neuplanung. Die Varianten I, II, III und V sind daher nicht raumverträglich.

B.

Technische Beschreibung der Varianten

I. Erfordernis eines Ausbaus der Tunnels mit 2 Röhren

Nach Nr. 3.1 der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau- und den Betrieb von Eisenbahntunnel" des Eisenbahnbundesamtes dürfen bei zweigleisigen Tunnels fahrplanmäßige Begegnungen zwischen Reise- und Güterzügen nicht vorgesehen werden. Nach Nr. 2.1 dieser Richtlinie sind auf zweigleisigen Strecken bei langen und sehr langen Tunnels (d. h. bei Tunnels von über 1.000 m bzw. 15.000 m Länge) die Fahr tunnels als parallele, eingleisige Tunnels anzulegen, wenn das Betriebs-

programm einen uneingeschränkten Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen vorsieht. Der auf der Gemarkung der Gemeinde Einhausen und der Stadt Lorsch geplante Eisenbahntunnel soll eine Länge von ca. 1.700 m haben und stellt sich daher als "langer Tunnel" im Sinne der oben genannten Richtlinie dar.

Für die im Bereich der Stadt Darmstadt gelegenen Tunnelstrecken treffen die Raumordnungsunterlagen (Ordner B 1, Kap. 1.5, Seite 48) die Aussage, teilweise seien dort offene Streckenabschnitte erforderlich, um eine maximale Tunnellänge von 1.000 m nicht zu überschreiten, da für diesen Fall zwei getrennte Tunnelröhren für jede Fahrtrichtung erforderlich würden. Es stellt sich daher die Frage, warum dieser Gesichtspunkt bei der Planung des Tunnels in der Gemarkung der Gemeinde Einhausen und der Stadt Lorsch nicht berücksichtigt wurde. Es spricht doch vieles dafür, daß ein Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen, der im Bereich der Stadt Darmstadt zwei getrennte Tunnelröhren erforderlich macht, auch im Bereich der Gemeinde Einhausen und der Stadt Lorsch nicht auszuschließen ist.

Träfe dies aber zu, würde der geplante Tunnel wesentlich breiter und die ohnehin schon ungenügenden Darlegungen der Unterlagen zur Frage der Beeinträchtigung von Siedlungsflächen in der Gemeinde Einhausen und der Stadt Lorsch noch zweifelhafter.

Auch insofern erwecken die Raumordnungsunterlagen den Eindruck, als sollten Auswirkungen der von der DB Netz AG favorisierten Variante entlang der A 67 beschönigt werden, während die Auswirkungen der offenkundig "ungeliebten" Variante IV im Detail dargestellt und hervorgehoben werden.

II. Keine ausreichende Entlastung der Riedbahnstrecke wegen des zu geringen Kurvenradius der Varianten I, II, III und V

Um die nach der Planung der DB Netz AG angepeilte Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h zu erreichen, muß der Kurvenradius der Strecke mindestens 6.250 m betragen. Im Bereich des Autobahndreiecks Viernheim wird dieser Radius jedoch deutlich unterschritten und dürfte allenfalls noch 1.800 m betragen. Selbst unter Zugrundelegung eines Ermessensgrenzwertes kann in diesem Bereich daher nur noch eine Geschwindigkeit von

200 km/h erreicht werden. Dies erforderte jedoch eine Überhöhung von 170 mm. Bei einer Überhöhung von 170 mm ist jedoch mit einer Ladungsverschiebung bei Güterzügen zu rechnen, so daß die Strecke nach der Variante I von schnellfahrenden Güterzügen nur in eingeschränktem Umfang benutzt werden wird.

Dem Ziel einer möglichst weitgehenden Entlastung der bestehenden Riedbahnstrecke und der Main-Neckar-Strecke durch die Neubaustrecke läuft dies indes zuwider. Denn zumindest dann, wenn die Variante B in Baden-Württemberg nicht realisiert wird, weil sie - wie nach Presseberichten zu erwarten ist - nicht Teil des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans werden wird, müßten wegen des engen Kurvenradius der Varianten I, II, III und V zahlreiche Güterzüge auf die bereits heute bestehenden, geradlinigen Bahnstrecken ausweichen. Diese führen aber über weite Strecken unmittelbar durch dicht besiedelte Gebiete.

C.

Raumordnerische Aspekte

I. Wohn- und Arbeitsumfeld / Mensch

1. Lärmimmissionen

Für die raumordnerische Beurteilung des Aspekts "Wohn- und Arbeitsumfeld/Mensch" ist die in Lorsch und Einhausen schon heute erhebliche Beeinträchtigung durch Verkehrs- und Fluglärm besonders zu berücksichtigen. Zusätzlich ist der durch den Betrieb einer Neubaustrecke hinzukommende Lärm zu würdigen. Unter den Erfordernissen der Raumordnung angesprochen ist hier insbesondere der Grundsatz der Raumordnung, daß der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm sicherzustellen ist (§ 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG).

Orientiert an der Leitvorstellung der Raumordnung, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln (§ 1 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ROG), ist der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm eine grundsätzliche Vorgabe mit eigenem Gewicht, deren Berücksichtigung sich nicht in einer in das Raumordnungsverfahren verlagerten bzw.

vorgezogenen immissionsschutzrechtlichen Prüfung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei Betrieb der Neubaustrecke erschöpfen darf. Überdies enthält der Wortlaut des § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG keine Anhaltspunkte für eine segmentierende Betrachtungsweise unterschiedlicher Lärmquellen, die eine Vorbelastung grundsätzlich außer Betracht läßt; ob dies bei § 41 BImSchG, der unter anderem den immissionsschutzrechtlichen Schutz vor Eisenbahnlärm regelt, anders zu sehen ist, kann bei der raumordnerischen Betrachtung dahinstehen. Schließlich ist auch auf den im Regionalplan Südhessen enthaltenen Grundsatz hinzuweisen, wonach die Mobilitätssicherung bei Verminderung verkehrsbedingter Belastungen, wie Lärm und Luftverschmutzung, zur Verbesserung der Wohn- wie auch der Standortqualität beitragen soll (Nr. 1.2 des Regionalplans).

Die von der DB Netz AG vorgelegte schalltechnische Untersuchung legt den dort vorgenommenen Berechnungen allein die Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zugrunde und übersieht sowohl für Lorsch als auch für Einhausen die nicht zumutbare Gesamtbelastung. Dieses Vorgehen genügt weder immissionsschutzrechtlichen Anforderungen noch – und dies ist hier entscheidend – der im Raumordnungsverfahren gebotenen Bewertung sämtlicher raumbedeutsamer Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen (hierzu unten a)). Darüber hinaus ist das Gutachten – neben einer allgemeinen Kritik (hierzu im einzelnen unten b) aa) – dd)) – auch deshalb fehlerhaft, weil schutzbedürftige Einrichtungen der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen in die immissionsschutzrechtliche Betrachtung nicht mit einbezogen wurden (ee) und aufgrund von falschen Vorgaben im Hinblick auf die den Berechnungen zugrunde gelegte Auslastungskapazität, den Prognosezeitraum (ff), technische Ausstattung der Güterzüge (gg), Fahrbahnart (hh), den Schallschutz (ii) und schließlich die Schall 03 (jj).

a) Gesteigerte Bedeutung der Vorbelastung im Raumordnungsverfahren / Berücksichtigung der Vorbelastung im Rahmen der Abwägung

aa) Die Notwendigkeit einer umfassenden Berücksichtigung der Vorbelastung eines Raumes bei der Beurteilung der Lärmverträglichkeit im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens folgt aus der Funktion und der Aufgabe der Raum-

ordnung. Im Raumordnungsverfahren werden die Auswirkungen eines Vorhabens nach Maßstäben raumbedeutsamer Planungen der Raumordnung umfassend geprüft. Raumordnung zielt darauf ab, unterschiedliche oder sogar konkurrierende Raumnutzungsansprüche gegeneinander abzuwägen und – soweit dies möglich ist - zu einer Gesamtnutzung zu vereinen, die für den Raum und insbesondere die dort lebenden Menschen verträglich ist. Aus der Raumordnung selbst ergeben sich deshalb Grenzen der (verträglichen) Nutzungen in einem Raum (Obermaß der Raumverträglichkeit) und vor allem auch Grenzen der (noch zumutbaren) Belastbarkeit der dort lebenden Menschen (Obergrenze der Sozialverträglichkeit).

Im Fall von Lorsch und Einhausen sind diese Grenzen der Raum- und Sozialverträglichkeit schon durch die heutige Situation - Straßenverkehrslärm insbesondere durch die A 67 sowie Fluglärm - überschritten. Eine von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung im Jahre 2000 für die "Planfeststellung Lärmschutz Lorsch in der Gemarkung Lorsch" durchgeführte schalltechnische Berechnung (nicht Messung!) des Verkehrslärms der A 67 nach der Verkehrslärmschutzverordnung hat ergeben, daß die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte in verschiedenen Bereichen von Lorsch überschritten werden; selbst bei Einbau einer lärmindernden Deckschicht (offenporige Asphaltdeckschicht mit Kornaufbau 0/11 mm ("Flüsterasphalt")) auf beiden Richtungsfahrbahnen der Autobahn können die Nachtwerte nicht eingehalten werden. Vergleichbar ist die Situation in Einhausen.

Erschwerend hinzu kommen die erheblichen Beeinträchtigungen von Lorsch und insbesondere Einhausen durch Fluglärm. Die Fluglärmsituation in Einhausen wird durch Abflüge von der Startbahn 18W des Flughafens Frankfurt am Main beeinflusst, und zwar auf der Abflugstrecke zum Funkfeuer "RID". Da die Zahl der Abflüge auf der "RID"-Strecke in den letzten Jahren erheblich zunahm, ist auch zukünftig mit ansteigendem Fluglärm zu rechnen. Im Jahr 1998 betragen die Abflüge von der Startbahn 18W in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai bis Oktober) im Tagesdurchschnitt 118 (tags (6h-22h)) bzw. 12 (nachts (22h-6h)), im Jahr 1999 131 (tags)/17 (nachts), im Jahr

2000 129 (tags)/17 (nachts), im Jahr 2001 141 (tags)/16 (nachts) und im Jahr 2002 allein von Mai bis Juni 140 (tags)/14 (nachts).

Wegen der heute schon bestehenden unzumutbaren Verkehrs- und Fluglärmbeeinträchtigung erlangt das Gebot des Lärmschutzes ("Schutz vor Lärm ist sicherzustellen" - § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG) bei weiteren lärmintensiven Vorhaben des Verkehrswegebbaus ein solches Gewicht, daß dieses Gebot im Rahmen der Abwägung konkurrierender Raumnutzungsansprüche unbedingten Vorrang genießt.

- bb) Die Grenzen der Raum- und Sozialverträglichkeit nach Maßgabe raumordnungsrechtlicher Maßstäbe können aber auch dann erreicht sein, wenn die Werte der Verkehrslärmschutzverordnung rechnerisch eingehalten werden. Da der von Gesetzes wegen gebotene Schutz vor Lärm in der Raumordnung eine andere Bedeutung hat als Lärmschutz im Immissionsschutzrecht, greift im Raumordnungsverfahren eine nur auf die (eingeschränkten) Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung abzielende Betrachtungsweise zu kurz. Die besondere Bedeutung des "geplanten" Lärmschutzes kommt - wiederum ungeachtet der Verkehrslärmschutzverordnung - durch das in § 50 BImSchG normierte Gebot der räumlichen Trennung unverträglicher Nutzungen zum Ausdruck. Zwar mag sich kein allgemeiner Planungsgrundsatz aufstellen lassen, daß öffentliche Verkehrsflächen und Wohngebiete nicht nebeneinander liegen dürfen. Dennoch gilt das Gebot, daß Verkehrsflächen und Wohnbereiche als im Raum miteinander verflochtene Nutzungsarten aufeinander Rücksicht zu nehmen haben. § 50 BImSchG enthält damit einen Planungsleitsatz in Form eines Optimierungsgebots, der gebietet, daß Aspekte der Vermeidung oder Verminderung schädlicher Umwelteinwirkungen in die planerische Abwägung erkennbar eingehen und diesen ein besonderes Gewicht beigemessen wird.

Die §§ 41-43 BImSchG enthalten zusammen mit § 50 BImSchG eine Stufenregelung für den Lärmschutz an öffentlichen Straßen und Schienenwegen. Die grundsätzliche Entscheidung und die Trassierung der Verkehrswege muß nach § 50 BImSchG so vorgenommen werden, daß schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und andere schutzbedürftige Gebiete möglichst vermieden werden. Sofern dadurch ein ausreichender Lärmschutz nicht erreicht werden kann, sind als zweite Stufe nach § 41 BImSchG an dem Verkehrsweg die notwendigen aktiven Schutzmaßnahmen zu treffen; schließlich sind gem. § 42 BImSchG die Aufwendungen für passive Schutzmaßnahmen an Einrichtungen der Betroffenen zu ersetzen.

siehe dazu *Koch*, in: Gesellschaft für Umweltrecht (Hrsg.), Umweltrecht im Wandel, 2001, S. 873 (900 ff.); *Jarass*, BImSchG, a.a.O., § 41 Rn. 2.

Die gesetzlichen Vorgaben des § 50 BImSchG sind deshalb unabhängig von den Immissionsgrenzwerten der §§ 40, 41 BImSchG bzw. des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung zu bestimmen. Die Immissionsgrenzwerte dieser Verordnung können § 50 BImSchG nicht dahin konkretisieren, daß ihre Einhaltung stets auch die Erfüllung des Gebots aus § 50 BImSchG bedeuten. Die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung lassen überdies auch das Erfordernis einer Einzelfallprüfung nicht entfallen. Es ist deshalb grundsätzlich möglich, daß nach Lage der örtlichen Verhältnisse trotz Einhaltung der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung ein Verstoß gegen § 50 BImSchG vorliegt.

Schulze-Fielitz, in: GK-BImSchG, Loseblatt Stand Mai 2002, § 50 Rn. 191 ff., 198.

Werden - wie hier - sogar die Grenz- oder Richtwerte einer Verordnung überschritten, ergeben sich daraus erhöhte Abwägungserfordernisse. Die entsprechenden Werte der Regelwerke entwickeln sich dann zu Abwägungsdirektiven; auch treten Planungsalternativen stärker in den Vordergrund.

BVerwG, Urt. v. 11.1.2001, NVwZ 2001, 1160 (1162); *BVerwG*, Urt. v. 11.1.2001, NVwZ 2001, 1154 ff.; *Halama/Stüer*, NVwZ 2003, 137 (143).

Im Ergebnis bedeutet dies für den Bau der neuen Trasse, daß damit eine - von Lorsch und Einhausen entfernter gelegene - Streckenführung nach Variante IV entlang der A 5 verstärkt in Betracht zu ziehen ist. Unter Lärmschutzgesichtspunkten spricht für diese Variante im Vergleich zu den Varianten I-III und V entlang der A 67, daß - trotz "ortsnaher Trassierung" (siehe Umweltverträglichkeitsstudie der DB Netz AG, Ordner B2, Kap. 3.5.2, Seite 278) die Wohnbebauung innerhalb der meisten Gemeinden ca. 900 m von der Neubaustrecke entfernt ist. Zwar werden Gewerbegebiete von der Neubaustrecke bei Variante IV stärker berührt; dieser Umstand muß jedoch aufgrund der geringeren (Lärm-) Schutzwürdigkeit gewerblich genutzter Gebiete bei der Abwägung zurücktreten. Bei der Gewichtung und Bewertung der unterschiedlichen Belange im Rahmen des Raumordnungsverfahren kommt auch dem mit der Durchfahrung Darmstadts bei der Variante IV verbundenen Lärmkonfliktpotential eine geringere Bedeutung zu. Denn im Gegensatz zu Lorsch und Einhausen, die überhaupt nicht an die neue Trasse angebunden sind, profitiert Darmstadt von dem Zughalt und muß daher grundsätzlich ein größeres Konfliktpotential in Kauf nehmen.

- cc) Im Rahmen der Abwägung ist schließlich zu berücksichtigen, daß dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen im Verhältnis zu einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich ein höheres Gewicht einzuräumen ist. Dieser Vorrang für Umweltschutzbelange folgt aus der Staatszielbestimmung in Art. 20a GG, mit der im Einzelfall die Abwägung zugunsten der Belange des Umweltschutzes gesteuert werden kann.

siehe *Kloepfer*, Umweltrecht, 2. Aufl. 1998, § 10 Rn. 14; *Hoppe/Beckmann/Kauch*, Umweltrecht, 2. Aufl. 2000, § 4 Rn. 59; *Koch*, a.a.O., S. 890.

Die besondere Berücksichtigung des Staatsziels Umweltschutz gebietet vor allem der Umstand, daß Art. 20a GG, wie andere Staatszielbestimmungen auch, als Rechtsprinzip ausgestaltet ist. Als Rechtsprinzip formuliert Art. 20a GG ebenfalls ein Optimierungsgebot. Die natürlichen Lebensgrundlagen im Sinne des Art. 20a GG sind somit so gut wie rechtlich und faktisch möglich

zu schützen. Dies hat Folgen für die planerische Abwägung. Die Belange des Umweltschutzes verlangen eine weitreichende planerische Beachtung, so daß das rechtsstaatliche Abwägungsgebot unter dem Eindruck des Art. 20a GG ein spezifisch umweltstaatliches Abwägungsgebot generiert.

vgl. VGH Bad.-Württ., Beschluß vom 3.9.2002 - 10 S 957/02, DÖV 2003, 421; *Schulze-Fielitz*, in: Dreier, Grundgesetzkommentar, Band II, 1998, Art. 20a Rn. 23, 45; *Murswiek*, NVwZ 1998, 222 (226); *ders.*, in: *Sachs*, Grundgesetz Kommentar, 3. Aufl. 2003, Art.20a Rn. 53ff.; *Brockmeyer*, in: Schmidt-Bleibtreu/Klein, 9. Aufl., Art. 20a Rn. 16; vgl. auch die Nachweise bei *Hoppe/Beckmann/Kauch*, a.a.O., § 4 Rn. 32 Fn. 76.

Belange des Umweltschutzes - und hier insbesondere des Lärmschutzes - sind für das Raumordnungsverfahren somit von besonderem Gewicht. Gebiete in denen - wie bei der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen - wegen bestehender Verkehrs- und Fluglärmimmissionen heute schon die Grenzen der Sozialverträglichkeit erreicht bzw. überschritten sind, sind nach den Grundsätzen der Raumordnung und den (verfassung-)rechtlichen Vorgaben dadurch zu schützen, daß Verkehrsstrassen, die zu zusätzlichen Immissionen führen können, so geplant werden, daß sie in diesen Gebieten zu keiner Erhöhung der Lärmbelastung führen können. Andernfalls würde die Sicherstellung des Schutzes der Allgemeinheit vor Lärm ins Leere laufen. Im Bereich der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen ist eine derartige (Raum-)Planung nicht möglich. Für die von der DB Netz AG vorgestellten Varianten bedeutet dies, daß diejenigen, die das Gebiet der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen berühren, nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und deshalb als nicht raumverträglich ausscheiden.

dd) Die besondere Bedeutung des "geplanten" Lärmschutzes kommt neuerdings auch durch entsprechende europarechtliche Vorgaben zum Ausdruck. So folgt aus der erst kürzlich verabschiedeten Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002, der sog. Umgebungslärm-Richtlinie, daß vorbeugender Lärmschutz bereits im Raumordnungsverfahren zu leisten ist. Um schädlichen Umgebungslärm - dazu ge-

hören insbesondere Lärm von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr und Flugverkehr - zu vermeiden, ihm vorzubeugen oder ihn zu verringern, sieht die Richtlinie die Erfassung der Lärmbelastung in den Großstädten, an den Hauptverkehrsstraßen, an den Hauptbahnstrecken und im Umkreis von Großflughäfen vor. Ziel der Richtlinie ist die Schaffung eines gemeinsamen rechtlichen Rahmens auf europarechtlicher Ebene für die Bewertung und Bekämpfung der Belastung durch Umgebungslärm. Dazu müssen die Mitgliedstaaten einheitliche Lärmindizes entwickeln. Für die wichtigsten Lärmquellen müssen bis Mitte 2007 Lärmkarten aufgestellt werden. Für Belastungsbereiche sind dann Aktionspläne zur Lärminderung zu erarbeiten, die unter anderem eine Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen, eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten sowie vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung als Mindestanforderungen enthalten müssen. Maßnahmen zur Lärminderung sind vor allem auch im Rahmen der Verkehrsplanung und der Raumordnung zu ergreifen (siehe Art. 8 i.V.m. Anhang V der Richtlinie).

b) Gutachten der DB ProjektBau GmbH

Mit den Unterlagen zu den Raumordnungsverfahren in Hessen und Baden-Württemberg hat die DB Netz AG eine schalltechnische Untersuchung der DB ProjektBau GmbH vorgelegt. Dieser Untersuchung liegt allein die Verkehrslärmschutzverordnung zugrunde; raumordnungsrechtliche Gesichtspunkte werden dort somit nicht behandelt.

aa) Methodik

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung für den Neubau von Verkehrswegen durchzuführende schalltechnische Untersuchungen beruhen ausschließlich auf Schallausbreitungsberechnungen. Die Geräuschemissionen und -immissionen wurden vom Vorhabenträger unter rechnergestützter Anwendung der Schall 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallemissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990) ermittelt. Berücksichtigt wurde deshalb auch die geringere

Störwirkung des Schienenverkehrs im Vergleich zu anderen Lärmquellen, indem entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung von den nach Schall 03 berechneten Mittelungspegeln 5 dB(A) abgezogen wurden. Die Schallausbreitungsberechnungen wurden getrennt für den Tag- und den Nachtzeitraum (6.00 - 22.00 Uhr/22.00 - 6.00 Uhr) vorgenommen.

Für die schalltechnische Untersuchung wurden die verschiedenen Trassenvarianten in ein digitales Geländemodell aufgenommen. Ortsspezifische Beugungs- und Abschirmeffekte wurden dabei allerdings nicht erfaßt. Heute schon bestehende Verkehrswege fanden bei den Berechnungen ebenfalls keine Berücksichtigung und sie werden auch im übrigen in den Unterlagen zu den Raumordnungsverfahren nicht als Vorbelastung gewürdigt. Zu beachten ist schließlich, daß die vorliegende schalltechnische Untersuchung Beeinträchtigungen allein durch Verkehrsgeräusche der Bahn nur in den Bereichen sieht, in denen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung überschritten werden; auch dies ist eine den Anforderungen des Raumordnungsverfahrens nicht genügende Betrachtungsweise. Um abschätzen zu können, ob ein raumbedeutsames Vorhaben mit dem Grundsatz der Raumordnung zu vereinbaren ist, wonach der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm sichergestellt werden muß (§ 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG), ist es vielmehr erforderlich, die bestehende Beeinträchtigung durch Lärm zu ermitteln und dann auf eigenständiger raumordnungsrechtlicher Grundlage zu prüfen, ob eine Zusatzbelastung raumverträglich ist oder nicht.

bb) Gesetzliche Vorgaben / Berücksichtigung der Vorbelastung

Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen und Straßenbahnen sicherzustellen, daß durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hierzu bestimmt die aufgrund von § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung Grenzwerte sowie das Verfahren zur Ermittlung der Immissionen. Die Verkehrslärmschutzverordnung be-

stimmt Immissionsgrenzwerte, die deutlich höher liegen als beispielsweise die Immissionsrichtwerte der TA Lärm und der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmenschutzverordnung). Sie beziehen sich auf den Tag und auf die Nacht. Grundlage der Lärmberechnung für den Schienenverkehrslärm ist die mittlere Zugzahl pro Stunde für die jeweilige Zugklasse. Im Rahmen der sehr komplizierten und unterschiedlichen Berechnungsverfahren für Straße und Schiene wird bestimmt, daß für den Schienenlärm ein "Bonus" von 5 dB(A) anzusetzen ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung enthält keine Bestimmungen über den Maximalpegel.

§ 3 Abs. 1 BImSchG und § 41 BImSchG, der den Bau oder die wesentliche Änderung von Eisenbahnen betrifft, verwenden beide den Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen. Es liegt deshalb nahe, diesen Begriff in beiden Fällen gleich zu konkretisieren. Im Ergebnis bedeutet dies, daß - wie bei § 3 Abs. 1 BImSchG allgemein anerkannt - auch im Bereich der Verkehrslärmimmissionen grundsätzlich auf die Gesamtbelastung am Einwirkungsort abzustellen ist, also gerade nicht nur auf die von dem neuen oder geänderten Verkehrsweg ausgehenden Geräusche.

Das Bundesverwaltungsgericht sieht dies - bislang und nicht auf Raumordnungsverfahren bezogen - allerdings (noch) anders.

BVerwGE 101, 1 ff.

Nach seiner Auffassung enthält die Verkehrslärmschutzverordnung jedenfalls für den Regelfall kein Verfahren, um für mehrere Verkehrswege einen Summenpegel zu bilden und den Lärm vorhandener Verkehrswege einzubeziehen. Der Ausschluß einer summativen Berechnung sei vom Ordnungsgeber gewollt und auch gesetzeskonform. Zwar hebe der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen auf eine summative Betrachtung ab, jedoch begründe die Handlungspflicht des § 41 BImSchG keinen Anspruch auf Lärmschutz nach Maßgabe einer summativen Betrachtungsweise. Eine einheitliche Zumutbarkeitsschwelle gegenüber jeglichem Verkehrslärm auf dem Niveau der Verkehrslärmschutzverordnung hätte nach Einschätzung des Gesetzgebers die öf-

fentlichen Haushalte überfordert. Das Bundesverwaltungsgericht hält allerdings bei einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung, eine Korrektur über die verfassungsrechtliche Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG für möglich. Wann die Grenze zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit überschritten wird, läßt das Bundesverwaltungsgericht offen.

Bislang gibt es keine verbindlichen Grenz- oder Richtwerte für die Annahme einer Gesundheitsgefährdung. Bei allen Vorbehalten läßt sich den bisherigen Äußerungen in der Rechtsprechung jedenfalls entnehmen, daß die Grenze zur Gesundheitsgefährdung (wie auch zur enteignungsrechtlichen Unzumutbarkeit) bei einem äquivalenten Dauerschallpegel während des Tages im Bereich von etwa 70 dB(A) bis 75 dB(A) und während der Nacht bei 60 dB(A) bis 65 dB(A) liegt.

Der Bundesgerichtshof legt die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Verkehrslärmimmissionen in Wohngebieten im allgemeinen bei 70-75 dB(A) tagsüber und 60-65 dB(A) nachts fest, siehe BGHZ 122, 76 (81) und BGHZ 129, 124 (127) zum militärischen Fluglärm. BVerwG, NVwZ-RR 1991, 129 (132): Nach DIN 45643 ermittelte Dauerschallpegel von 70/60 dB(A) erreichen die Enteignungsschwelle nicht; im Beschluß vom 29.12.1998 – II B 21.98 – stellt das BVerwG fest, es "erscheine nach dem derzeitigen Stand der Lärmursachen- und Lärmwirkungsforschung keineswegs gesichert", daß ein Dauerschallpegel von 65 dB(A) eine Gesundheitsgefährdungsschwelle erreicht. Dem Rat von Sachverständigen für Umweltfragen zufolge werden erhebliche Belästigungen bei Fluglärm oberhalb von 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A)_{Leq}⁽³⁾ in der Nacht erreicht. Oberhalb von 60-65 dB(A) tagsüber und von 50-55 dB(A)_{Leq}⁽³⁾ in der Nacht bestünde zusätzlich ein höheres Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung (*SRU*, Umweltgutachten 2002, S. 275 Rn. 596). Bei ganztätig vorhandenem Verkehrslärm liege der Schwellenwert für die Erhöhung kardiovaskulärer Risiken bei Außenpegeln zwischen 65-70 dB(A). Lärmbedingte Schlafstörungen können bei nächtlichen Innenpegeln von 35 bis 45 dB(A) beginnen; die Aufweckschelle liege bei etwa 60 dB(A) (*SRU*, Sondergutachten Umwelt und Gesundheit 1999, S. 184 Rn. 465f.). Teilweise werden Störungen im vegetativen System bereits bei einem Innengeräuschpegel von etwa 30 dB(A) angenommen (*Fickert/Fieseler*, Der Umweltschutz im Städtebau, 2002, S. 333 Rn. 201). Das Hamburgische Oberverwaltungsgericht vertritt in seinem Urteil vom 03.09.2001 die Auffassung, daß die Nutzung des Außenwohnbereichs des Grundstücks unter dem Gesichtspunkt der erheblichen Belästigung durch Fluglärm unzumutbar beeinträchtigt ist, soweit der Dauerschallpegel anhaltend auf 67 dB(A)_{Leq}⁽³⁾ und mehr ansteigt (*OVG Hamburg*, Urt. v. 03.09.2001, Az: 3 E 32/98.P).

In der Rechtsprechung gibt es jedoch - zunächst für den Bereich von Freizeitlärm - Anzeichen für einen Sinneswandel zugunsten eines gesamthaften Lärmschutzes. Jedenfalls dann, wenn verschiedene Sportanlagen in einem räumlichen Zusammenhang stehen und eine "konzeptionelle Einheit" bilden, soll eine einheitliche (summative) Beurteilung der von diesen Anlagen ausgehenden Geräuschmissionen erfolgen.

BVerwG, Urteil vom 16. Mai 2001, NVwZ 2001, 1167 ff.

Nachdem es ein Ziel des Regionalplans ist, den Schienenverkehr "zur Minimierung der unvermeidbaren Umwelteinwirkungen eng mit den vorhandenen BAB-Abschnitten der A 5 und A 67 zu bündeln" (Nr. 7.1-4), liegt es nahe, eine derartige "konzeptionelle Einheit" auch bei Verkehrswegen anzunehmen, soweit diese im Trassenverlauf aufeinander abgestimmt sind ("Bündelung").

cc) Kritik an der Rechtsprechung zum Verkehrslärm

Die "segmentierende" Betrachtungsweise auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung ist insbesondere bei der auch aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erwünschten Bündelung von Verkehrswegen - wie im vorliegenden Fall: Straße und Schiene - umweltpolitisch äußerst problematisch und wird daher zu recht heftig kritisiert. Denn eine solche Sichtweise führt dazu, daß trotz erheblicher Vorbelastung der von mehreren Verkehrswegen (oder von Verkehrslärm und sonstigem Lärm) Betroffene sehr viel schlechter gestellt ist als ein nur von einem Verkehrsweg Betroffener. Zudem müssen genehmigungsbedürftige Anlagen, die Geräusche erzeugen, neuen oder geänderten Verkehrswegen möglicherweise weichen, da für sie - auch nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts - die Gesamtbelastung entscheidend ist.

Jarass, BImSchG, a.a.O., § 41 Rn. 40.

Das Schrifttum hält daher wegen der Diskrepanz zwischen dem Ansatz der Verkehrslärmschutzverordnung und den Vorgaben des § 41 BImSchG, der

auf eine Gesamtbelastung abstellt, eine gesetzeskonforme Auslegung für geboten, wonach die Gesamtbelastung durch eine ergänzende Einzelfallbetrachtung zu berücksichtigen sei. Danach soll noch im Vorfeld einer Gesundheitsbeeinträchtigung bei (erheblicher) Erhöhung der Gesamtbelastung oder bei besonderen Umständen des Einzelfalls eine Korrektur erforderlich sein.

Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU), Sondergutachten, Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen, 1999, S. 205 Tz. 505; Hansmann, in: Landmann/Rohmer, BImSchG, Loseblatt Stand: August 2002, § 41 Rn. 38; Jarass, a.a.O., § 41 Rn. 41; Dolde, in: Gesellschaft für Umweltrecht (Hrsg.), Umweltrecht im Wandel, 2001, S. 451 (468f.); vgl. auch Schulze-Fielitz, in: GK-BImSchG, Loseblatt Stand Mai 2002, § 43 Rn. 85;

In diesem Fall ist eine "Sonderfallprüfung" zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags geboten, auch wenn diese im untergesetzlichen Regelwerk nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist. Eine solche Sonderfallprüfung ist erforderlich, wenn verschiedene, auf den gleichen Ort einwirkende Schallquellen die jeweils für sie geltenden Richt- bzw. Grenzwerte nahezu erreichen. Insoweit kann auf den Ansatz in der Musterverwaltungsvorschrift des LAI (Länderausschusses für Immissionsschutz) vom 2.5. 1995 verwiesen werden (abgedr. bei *Feldhaus*, BImSchG, Band IV, Loseblatt Stand April 2003, C. 4.7). Danach ist eine Einzelfallprüfung notwendig, wenn die Schallemissionen verschiedener, zusammenwirkender Geräuschquellen, weniger als 3 dB(A) unter den maßgeblichen Werten liegen oder diese überschreiten.

Dolde, a.a.O., S. 469.

Im Rahmen der Einzelfallprüfung ist auf Schutzwürdigkeit, Grad der Lästigkeit und Verursachungsanteil abzustellen; eine maßgebliche Rolle spielen nach der Musterverwaltungsvorschrift insbesondere die Nutzung des Grundstücks, die Prägung der Geräuschquellen, die Nutzungsgeschichte, die jeweiligen Lärmanteile, die Dauer und Lästigkeit des Lärms, die Akzeptanzbereitschaft der Betroffenen und die Möglichkeiten passiven Lärmschutzes.

LAI-Musterverwaltungsvorschrift a.a.O., Nr. 2.4.3, S. 14f.

dd) Einzelfallprüfung für Lorsch und Einhausen

aaa) Lorsch

Wie oben schon angesprochen (siehe C.I.1.a) hat eine von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung 2000 für die "Planfeststellung Lärmschutz Lorsch in der Gemarkung Lorsch" durchgeführte schalltechnische Berechnung nach der Verkehrslärmschutzverordnung ergeben, daß die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht an allen betroffenen baulichen Anlagen von Lorsch eingehalten werden können. Selbst bei Einbau einer lärmmindernden Deckschicht auf beiden Richtungsfahrbahnen werden noch alle Nachtwerte überschritten. Messungen des heute vorhandenen Verkehrslärms fehlen vollständig; sie sind von der DB Netz AG nachzuliefern.

Ob die Lärmgrenzwerte bei einem Bau der ICE-Trasse erreicht bzw. überschritten würden, kann nicht beurteilt werden, da die schalltechnische Untersuchung der DB ProjektBau GmbH keine Lärmwerte für Lorsch enthält. Immissionskonflikte in der Stadt Lorsch wurden vielmehr von vornherein ausgeblendet. Die Geräuscheinwirkungen der Streckenabschnitte südlich des geplanten, an Lorsch vorbeiführenden 1700 m langen Tunnels sollen die Siedlungsflächen in einem so geringen Maß belasten, daß die entsprechenden Grenzwerte überall eingehalten oder unterschritten werden könnten. Dies bleibt zu prüfen. Für die Feststellung, ob die Gesamtbelastung bei einer ergänzenden Einzelfallbetrachtung zu berücksichtigen ist, müßten die Beurteilungspegel von der DB Netz AG nachgereicht werden.

Zu überprüfen bleibt des weiteren, ob in der schalltechnischen Untersuchung der Verlauf der Isophonen südlich im Anschluß an den Lorsch Tunnel korrekt angegeben ist (siehe Isophonenpläne in Ordner B 4, Anlage III). Der Ausbreitungsbereich erscheint hier zu schmal. Offenbar wurden bei der Berechnung schalldämmende Elemente in der Landschaft angenommen.

Gleichwohl heißt es in der schalltechnischen Untersuchung (Ordner B 4, Kap. 4.5, Seite 8), daß ortspezifische Abhängigkeiten wie Beugungs- oder Abschirmeffekte an Hindernissen nicht erfaßt werden. Unklar ist ferner, ob die Berechnungen im Gutachten die erforderliche Unterscheidung zwischen Luftschall (Aerodynamik) und Körperschall (Rad-Schiene) berücksichtigen. Während der Körperschall in erster Linie vom Rad-Schiene-System hervorgerufen und durch Schallwände zurückgehalten werden kann, wird Luftschall, der vor allem aus aerodynamischen Zusammenhängen entsteht, nur nach oben abgelenkt und breitet sich in größere Entfernungen aus. Die Isophonenpläne zeigen offenbar nur den Körperschallverlauf. Dies ist nicht ausreichend. Im übrigen wird auch der in Lorsch regelmäßig vorherrschende Westwind, der die Schallausbreitung beeinflußt, nicht berücksichtigt.

Zu prüfen bleibt ferner die tatsächliche Beeinträchtigung von Lorsch durch Fluglärm. Das Fluglärmgesetz enthält lediglich einen Grenzwert von 75 dB(A) (siehe § 2 Abs. 1 FluglärmG), der allerdings nur die Grundlage für eine Entschädigungsregel bildet. Für die Zumutbarkeitsgrenze von Fluglärm im Einzelfall ist das Fluglärmgesetz unergiebig. Das Bundesverwaltungsgericht geht davon aus, daß für ein von anderen Störfaktoren nicht vorbelastetes Wohngebiet im Sinne der §§ 3 und 4 BauNVO die Grenze für die Zumutbarkeit etwa bei einem äquivalenten Dauerschallpegel (Außenpegel) von 55 dB(A) am Tage und von 45 dB(A) in der Nacht erreicht wird.

BVerwGE 51, 15 (34) (zum Straßenverkehrslärm); siehe dazu auch Halama/Stüer, NVwZ 2003, 137 (142f.).

bbb) Einhausen

Nach der schalltechnischen Untersuchung sind bei einer Trassenführung nach den Varianten I, II, III und V Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung in Einhausen zu erwarten. Betroffen sind hier insbesondere die Wohngebiete "In der Elendbruderschaft" (östlich der Johann-Sebastian-Bach-Straße zwischen "Im Böhlchen" und Mathildestraße) und "Im Pfaffenacker"/"In der Hollerhecke" (südlich von "Im Böhl-

chen") sowie das Gewerbegebiet "Die alte Heckenteilung", "Im Kahlbühl", "Im Knippel", "Die 15 Morgen", "Die Schaflöser beim kleinen Wehr".

Die bestehenden und geplanten Wohnbauflächen in Einhausen weisen Abstände von minimal 200 m zur Neubaustrecke auf. Hier sind in der Nacht Überschreitungen des Grenzwertes für Wohngebiete um bis zu $dL_R = 11$ dB(A) zu erwarten, da der Beurteilungspegel aus Schienenverkehrslärm nachts nahezu 60 dB(A) betragen wird.

Diese ohnehin bereits unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen scheinen von der DB Netz AG dabei aber gegenüber den tatsächlich von ihr in Kauf genommenen Belastungen der Gemeinde Einhausen noch beschönigt worden zu sein:

Die DB ProjektBau GmbH führt derzeit auf der Gemarkung der Gemeinde Einhausen und der Stadt Lorsch Baugrunduntersuchungen durch. Den Eigentümern der betroffenen Grundstücke legte die DB ProjektBau GmbH jeweils Erkundungspläne vor, denen weitaus detaillierter als den Raumordnungsunterlagen der Verlauf der geplanten Neubaustrecke entnommen werden kann.

Der Tunnel beginnt laut den Raumordnungsunterlagen nach einem ca. 450 m langen Rampenbauwerk bei km 42,5 und kreuzt die K 31 (Kreisstraße zwischen Einhausen und Lorsch) bei km 43,45, die Bahnstrecke 3571 Worms-Bensheim sowie die Nibelungenstraße bei km 43,85. Anschließend wird die Trasse mit einem ca. 450 m langen Rampenbauwerk nördlich der Tank- und Rastanlage Lorsch/West wieder auf Geländenniveau gehoben.

Aus den Erkundungsplänen ergibt sich indes, daß der von der DB Netz AG geplante Tunnel nicht, wie der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt, 1700 m, sondern nur ca. 1300 m lang sein soll; die Trasse verlief demnach nicht bereits ab dem nördlichen, sondern erst ab dem südlichen Ohr der B 47 unterirdisch. Angesichts der massiven Überschreitungen der

Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ist die Trassenplanung unter Lärmgesichtspunkten jedoch allenfalls dann raumverträglich, wenn der Tunnel gegenüber der der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegenden Planung deutlich verlängert wird: Zeigt sich nämlich, daß die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung in Einhausen auf voller Länge nicht eingehalten werden können, so kann die Raumverträglichkeit der Planung - wenn überhaupt - nur durch einen Tunnel sichergestellt werden, der nördlich der Schwanheimer Brücke beginnt und damit die Lärmimmissionen in Einhausen auf ein Minimum reduziert.

Mit Blick auf die Grundwassersituation (siehe hierzu unten C. V. 3. b)) würde diese Lösung aber neue Probleme aufwerfen. Letztlich zeigt sich damit, daß die Varianten I, II, III und V aufgrund der Summe der sich aus ihr ergebenden Beeinträchtigungen nicht raumverträglich sind: Lokale Konflikte lassen sich nur vermeiden, indem an anderer Stelle raumordnerisch relevante Probleme verschärft werden.

Lärmwerte über die bestehende Vorbelastung von Einhausen durch Straßenverkehrslärm von der A 67 liegen weder als Messung noch als Berechnung vor. Diese sind von der DB Netz AG ebenfalls noch vorzulegen.

Für die Ermittlung der Gesamt-Lärmbelastung von Einhausen bleibt des weiteren auch die tatsächliche Beeinträchtigung durch Fluglärm zu prüfen. Wie oben bereits dargestellt (C.I.1.a) aa)) ist Einhausen durch die zahlreichen Abflüge von der Startbahn 18 des Frankfurter Flughafens erheblich beeinträchtigt.

ee) Fehlende Berücksichtigung von Einrichtungen der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen

In der schalltechnischen Untersuchung (Seite 8) wurden Gebäude im Außenbereich oder vorhandene Krankenhäuser, Schulen, Kurheime oder Altenheime sowie auch Gewerbe- und Industriegebiete nicht beurteilt. Diese

Gebiete und baulichen Anlagen sind jedoch gemäß § 2 Abs. 1 und 2 der Verkehrslärmschutzverordnung zu berücksichtigen. In der Verordnung werden unterschiedliche Grenzwerte für bestimmte Schutzkategorien festgesetzt: Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime; reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete; Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete sowie Gewerbegebiete. Bei Flächen, bzw. Nutzungen, die in der Verkehrslärmschutzverordnung nicht ausdrücklich erwähnt werden, kommt es darauf an, welcher der in § 2 Abs. 1 Verkehrslärmschutzverordnung genannten Kategorien die Fläche hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit am nächsten steht.

aaa) Lorsch

In der schalltechnischen Untersuchung bleibt unberücksichtigt, daß in dem allgemeinen Wohngebiet "Im Lagerfeld" der Stadt Lorsch eine Haupt- und Realschule liegt und in der Mannheimer Straße 38 ein Altenwohnheim, dessen Umbau in ein Altenpflegeheim bereits beschlossen wurde. Für beide Einrichtungen gelten die strengeren Anforderungen des § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung. Ein Altenpflegeheim ist für die Zwecke des § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Verkehrslärmschutzverordnung wie ein Altenheim zu behandeln.

Hessischer VGH, UPR 1992, 117.

Zu berücksichtigen ist auch ein im Gewerbegebiet gelegener Jugendtreff, den die Stadt Lorsch als kommunale Einrichtung betreibt. Aufgrund der frühzeitigen oberirdischen Fortführung der Strecke werden auch das Waldschwimmbad der Stadt Lorsch sowie der Vogelpark und Spielplatz „Im Birkengarten“ in ihrer Erholungsfunktion beeinträchtigt.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb in dem Gutachten für das angrenzende allgemeine Wohngebiet "Im Lagerfeld" Immissionskonflikte gänzlich ausgeschlossen werden können (Seite 18). Danach sollen die Geräuschwirkungen der Streckenabschnitte südlich des Tunnels die Siedlungsflächen in

einem so geringen Maß belasten, daß die entsprechenden Grenzwerte überall eingehalten oder unterschritten werden könnten. Das Wohngebiet wird jedoch nicht durch den geplanten Tunnel geschützt, da die Trasse bereits nördlich der Tank- und Rastanlage Lorsch wieder auf Geländenniveau gehoben wird.

bbb) Einhausen

Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt nicht, daß durch die ICE-Neubaustrecke auch beide Friedhöfe (Friedhof Nord und Friedhof Süd) der Gemeinde in Mitleidenschaft gezogen werden. Besonders betroffen wäre der Friedhof Süd. Dieser befindet sich unmittelbar westlich von der A 67 und grenzt im Süden an die L 3111 an. Schon heute führen die Schallimmissionen der Autobahn bei Beerdigungen zu kaum mehr hinnehmbaren Zuständen; die ICE-Neubaustrecke würde diese Beeinträchtigung der kulturellen Bedürfnisse (vgl. § 6 Abs. 2 HEFriedBestattWG) der Bürger der Gemeinde Einhausen noch weiter verstärken. Beeinträchtigungen sind auch für den in der Friedhofsstraße gelegenen Friedhof Nord zu befürchten, der von der A 67 nur ca. 500 m entfernt ist.

Betroffen wären ferner die Altentagesstätte und der Evangelische Kindergarten in der Martin-Luther-Straße, die Evangelische Kirche in der Friedhofsstraße, die Grundschule, die Mehrzweckhalle, die Katholische Kirche sowie das Hallenbad und der Freiplatz im Ortsmittelpunkt, das Katholische Pfarrzentrum in der Rheinstraße, das Bürgerhaus in der Friedensstraße sowie die Gemeindekindergärten Bibliser Straße, Hagenstraße und Friedensstraße. Obgleich Kindergärten in der Verkehrslärmschutzverordnung nicht ausdrücklich erwähnt sind, ergibt sich der Anspruch auf Lärmschutz insofern aus §§ 2 Abs.2, Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Verkehrslärmschutzverordnung. Für Anlagen, die in der Verkehrslärmschutzverordnung nicht ausdrücklich erwähnt werden, ist auf die Grenzwerte zurückzugreifen, die für jene Nutzungen festgesetzt wurden, die der konkret in Rede stehenden Nutzung in der Schutzbedürftigkeit gleichstehen.

Jarass, BImSchG, 5. Auflage 2002, § 41, Rn. 33; *Hessischer VGH*, UPR 1992, 117.

Wegen der Vergleichbarkeit eines Kindergartens mit einer Schule sind für einen Kindergarten demnach die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Verkehrslärmschutzverordnung maßgeblich.

Schließlich fehlt im Gutachten auch die Berücksichtigung der Auswirkungen des Lärms auf naheliegende Erholungsgebiete (Jägersburger Wald im Norden und Tennis- und Sportplätze im Süden). Denn auch Erholungsgebiete gehören zum Schutzgut Mensch. Dabei müßten die Isophonen anstelle von 6,3 m über Gelände (siehe Schall 03, Seite 17) - dies entspricht der Höhe des ersten Obergeschosses von Gebäuden - für Fußgänger berechnet werden, also etwa 1,7-1,8m über Gelände. Entsprechendes gilt für den Grillplatz in der "Wolfshecke", der durch die von der Neubaustrecke ausgehenden Immissionen als Ort der Erholung in seiner Funktion nachdrücklich beeinträchtigt würde.

ff) Verlängerung des Prognosezeitraums / minimale Auslastungskapazität

Die schalltechnische Untersuchung legt für die Ermittlung der Zugzahlen im Rahmen der Berechnung des Beurteilungspegels nach Anlage 2 zu § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung als Prognosehorizont das Jahr 2010 fest. Bei Schienenwegen wird von der mittleren Zugzahl pro Stunde ausgegangen, die orientiert am Anteil der Züge mit Scheibenbremsen zum Mittelungspegel führt (Anlage 2 Diagram 1). Der Schienenbetrieb soll im Jahre 2009 aufgenommen werden.

Der Prognosezeitraum ist zu kurz bemessen, denn maßgebend ist nicht nur die vorhandene und die unmittelbar nach Inbetriebnahme zu erwartende Geräuschbelastung. Für die Prognose der Verkehrsmenge ist auf den endgültigen Ausbau des Verkehrsweges und dessen voraussehbare Auslastung abzustellen.

Hansmann, in: Landmann/Rohmer, a.a.O., § 41 Rn. 33.

Es ist ein Zeitraum zugrunde zulegen, für den eine vertretbare Prognose möglich ist. Nach allgemeiner Ansicht sind dies etwa 15 bis 20 Jahre.

BVerwG, NVwZ 1996, 1006, (1007); *Jarass*, BImSchG, a.a.O., § 41 Rn. 35.

Eine starre Festlegung auf einen bestimmten Zeitraum erscheint problematisch, weil die Verkehrslärmschutzverordnung diese Frage ungeregelt läßt. Das Bundesverwaltungsgericht verweist in der oben genannten Entscheidung auf die Begründung zur Verkehrslärmschutzverordnung, in dem sich ein Hinweis findet, der gewisse Rückschlüsse auf den Prognosezeitraum zuläßt, von dem der Verordnungsgeber ausgegangen ist. Dort heißt es nämlich: "Die Prognosewerte werden im allgemeinen erst nach 10 bis 20 Jahren erreicht".

BR-Drs. 661/89, S. 37.

Teilweise wird sogar von 30 Jahren ausgegangen.

Zeitler, NVwZ 1992, 830 (833).

Für den Prognosezeitraum wird aus praktischen Gründen bei Planungsentscheidungen nicht vom Zeitpunkt der Herstellung der Trasse (der wiederum eine Prognose verlangen würde) ausgegangen, sondern vom Zeitpunkt der Auslegung der Pläne.

Zeitler, a.a.O., 833.

Problematisch ist des weiteren auch der in der schalltechnischen Untersuchung für die Prognose der Verkehrsmenge zugrunde gelegte geringe Auslastungsgrad der Neubaustrecke. Die schalltechnische Untersuchung geht bei der Ermittlung der Zugzahlen auf der Neubaustrecke (pro Tag, beide Richtungen) bei der Variante A lediglich von 176 Zügen für den Fernverkehr (158 tags/18 nachts) und von 20 Güterzügen (2 tags/18 nachts) und bei der Variante B von 224 Zügen für den Fernverkehr (202 tags/22 nachts) und 40 Güterzügen (4 tags/37 nachts) aus. In Anbetracht der erheblich größeren

Kapazität der Strecke wurde hier für die Berechnung des Beurteilungspegels offenbar nicht der zu erwartende Auslastungsgrad, sondern vielmehr - im Hinblick auf die Erheblichkeitsschwelle für Lärm - ein minimaler Auslastungsgrad gewählt. Aufgrund einer fachkundigen Aussage eines Lorschener Bürgers wurde als theoretische Kapazitätsgrenze eine Streckenleistungsfähigkeit von 47,3 Zügen pro Stunde errechnet. Unter Streckenleistungsfähigkeit versteht man diejenige Anzahl von Zügen, die in der Zeiteinheit einen Punkt der Strecke passieren. Es wird davon ausgegangen, daß in einem Hochleistungsschnellbahnnetz alle Züge gleiche Fahr- und Bremseigenschaften haben. Die Berechnung basiert auf den Parametern Zuglänge (2x 200m, ICE 3 in Doppeltraktion), Zuggeschwindigkeit (300 km/h) und Fahrzeugbremsweg (bei 0,75 m/s² mittlerer Bremsverzögerung zwischen 300 km/h und 0 km/h in der Ebene (0‰)). Auch wenn für die Prognose der Verkehrsmenge im Grundsatz auf die zu erwartende Auslastung abzustellen ist, so muß dieser Maßstab doch im Verhältnis zu den Kapazitätsmöglichkeiten eine reelle Bezugsgröße darstellen.

Im übrigen ist auch nicht allein die Planungsperspektive und der Kapazitätsbedarf der Deutschen Bahn AG ausschlaggebend. Die DB Netz AG hat die Aufgabe, eine Infrastruktur zu gewährleisten, die nach der Privatisierung des Eisenbahnwesens nicht mehr nur von Töchtern der Deutschen Bahn AG genutzt werden kann, sondern auch und insbesondere von konkurrierenden Anbietern von Transportdienstleistungen. So haben nach § 14 Abs. 1 AEG Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Daher ist zu berücksichtigen, daß die DB Netz AG auch anderen Betreibern, wie etwa der Firma Connex, bestimmte Schienenkapazitäten einräumen muß. Die Immissionen der durch diese Anbieter betriebenen Schienenfahrzeuge werden in der schalltechnischen Untersuchung aber nicht berücksichtigt. Dem läßt sich nicht entgegenhalten, daß zur Zeit die Neubaustrecken der DB Netz AG von privaten Anbietern kaum genutzt werden. Denn innerhalb des maßgeblichen Prognosezeitraums von 10 - 30

Jahren wird die Privatisierung des Eisenbahnwesens so weit fortgeschritten sein, daß private Konkurrenten der DB AG eine nicht mehr zu vernachlässigende Größe darstellen.

gg) Technische Ausstattung der Güterzüge

Die schalltechnische Untersuchung beruht hinsichtlich der von den Güterzügen ausgehenden Immissionen auf der Annahme, diese seien zu 95 % mit Scheibenbremsen ausgestattet. Diese Annahme ist falsch. Der Umweltbericht der DB (http://www.bahn-net.de/presse/pdf/umweltbericht_2000.pdf) trifft auf Seite 25 unter der Überschrift "Internationale Kooperation" folgende Aussage:

"Unter maßgeblicher Mitwirkung der Deutschen Bahn hat der Internationale Eisenbahnverband UIC sein 1998 beschlossenes "Aktionsprogramm zur Lärmreduktion an Güterwagen" in der Berichtszeit vorangetrieben. Die UIC und die Europäische Union ermitteln mit dem Projekt STAIRRS den Aufwand für Schallschutz an den Hauptlinien des Europäischen Schienenverkehrs.

Ziel ist es, den Schallpegel mittelfristig, vorwiegend durch den Einsatz von Bremsklötzen aus Kunststoffen, um 8 bis 10 db(A) zu senken, also fast zu halbieren ...

*Ein eindrucksvolles Beispiel für die Entwicklung von Schallschutz im magischen Dreieck von ökologischen Notwendigkeiten, betriebswirtschaftlichen Erfordernissen und internationaler Abstimmung liefern leisere Bremsen für Güterwagen. **Hier wären Scheibenbremsen, mit denen die Mehrzahl der etwa 14.000 DB-Reisezugwagen bereits ausgestattet ist, zu teuer.** Denn derzeit hat DB Cargo rund 100.000 Waggons in Betrieb."*

Die der schalltechnischen Untersuchung zu den Scheibenbremsen der Güterwaggons zugrundeliegende Prognose widerspricht bereits heute dem Umweltbericht der DB AG.

hh) Einfluß der Fahrbahnart: Schallabsorbierende Feste Fahrbahn

Die schalltechnische Untersuchung (Situation mit Schallschutzmaßnahmen, Seite 12) legt für die Berechnung des Emissionspegels für den Einbau einer schallabsorbierenden Festen Fahrbahn einen Korrekturwert von $D_{FB} = 2$ dB (A) zugrunde. Dies wird damit begründet, daß die schallabsorbierende Feste Fahrbahn eine akustische Gleichwertigkeit mit einem Schotteroberbau (siehe Schall 03, Tabelle 5, Seite 15) mit Betonschwellen aufweise. Von dieser Annahme kann nicht ohne weiteres ausgegangen werden, da eine schalltechnische Anerkennung für die Gleichwertigkeit des Emissionsniveaus nicht vorliegt.

ii) Passiver Schallschutz / baubedingtes Konfliktpotential

Nach der schalltechnischen Untersuchung verbleiben auch unter Berücksichtigung einer schallabsorbierenden Festen Fahrbahn sowie Lärmschutzwände beträchtliche Lärmkonflikte (siehe etwa für Einhausen Seite 18, 23). Das Gutachten verweist für den Fall, daß aktiver Lärmschutz nicht ausreichend oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist, darauf, daß ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach gegeben ist. Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen würden, falls erforderlich, im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) objektbezogen festgelegt. In Anbetracht des Umstandes, daß passiver Schallschutz subsidiär ist (siehe § 42 BImSchG) und erst im Planfeststellungsverfahren überhaupt Berücksichtigung finden kann, darf diese Möglichkeit nicht schon im Raumordnungsverfahren erwogen werden.

Ferner ist darauf hinzuweisen, daß das Gutachten keine Aussagen im Hinblick auf das zu erwartende baubedingte Konfliktpotential trifft. Dem Gutachten zufolge sind Angaben zu den zu erwartenden Schallpegeln baubedingter Lärmimmissionen sowie zu baubedingten Erschütterungsimmissionen in die benachbarten Siedlungsbereiche zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich (Ord-

ner B2, Kap. 3.5.2, Seite 243). Angaben zu baubedingtem Lärm und Erschütterungen sowie zu Maßnahmen zu deren Minimierung müssen von der DB Netz AG nachgereicht werden.

jj) Anpassung der Schall 03

aaa) Wie oben bereits dargelegt (C. 1.b)), orientiert sich die von der DB ProjektBau GmbH durchgeführte schalltechnische Untersuchung allein an den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung. Die Geräuschemissionen und -immissionen wurden unter rechnergestützter Anwendung der Schall 03 ermittelt. Der Beurteilungspegel berücksichtigt die geringere Störwirkung des Schienenverkehrs im Vergleich zu anderen Lärmquellen, indem entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung von den nach Schall 03 berechneten Mittelungspegeln 5 dB(A) abgezogen wurden.

Die Verlässlichkeit der Berechnungsmethoden der Verkehrslärmschutzverordnung i.V.m. der Richtlinie unterliegt seit Jahren grundlegenden Bedenken.

siehe nur *Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.* (BgS),
www.schienenlaerm.de

Diese Bedenken beziehen sich insbesondere auf den "Schienenbonus" von 5 dB(A), der mit der geringeren Störwirkung von Schienenverkehrslärm begründet wird. Dieser Parameter entspricht nicht der wirklichen Störwirkung, vor allem während der Nacht. Falsch ist die Betrachtungsweise in erster Linie bei hohem Zugverkehr, insbesondere bei Güterverkehr. In den bislang vorliegenden - von der Bahn in Auftrag gegebenen - Untersuchungen zur psychologischen Wirkung von Schienenlärm im Verhältnis zu Straßenlärm wurde jeweils nur die durchschnittliche Belastung einer Strecke zugrunde gelegt; Schienenwege mit sehr hoher Geschwindigkeit, reine bzw. vorwiegende Güterzugstrecken und Gebiete mit geringem Abstand zwischen Wohngebäuden und Schie-

nenwegen wurden noch nicht untersucht. Die Richtlinie muß daher auch diesen Gegebenheiten angepaßt werden. Eine Überarbeitung der Schall 03 durch die Deutsche Bahn AG ist offenbar bereits im Gange.

Im übrigen kann der Aspekt des Schienenlärmbonus auf der raumordnerischen Ebene schon deshalb keine Rolle spielen, da - wie an anderer Stelle bereits ausführlich dargelegt (C. I.1.a)) - eine Betrachtungsweise, die ausschließlich auf die eingeschränkten Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung bzw. der Schall 03 abstellt, nicht den "planerischen" Anforderungen im Raumordnungsverfahren genügt.

- bbb) Der Bundesvereinigung für Schienenlärm zufolge entspricht des weiteren auch die Berechnung des Beurteilungspegels der Verkehrslärmschutzverordnung für Zuggeschwindigkeiten zwischen 250 km/h und 300 km/h nicht mehr dem Stand der Technik.

siehe *Bundesvereinigung gegen Schienenlärm*, www.schienenlaerm.de/Theorie/Tgvkf.htm.

Nach dem Stand der Technik für Hochgeschwindigkeitsreisezüge vom Typ TGV (document technique TGV PBK1 1992) erhöht sich der Beurteilungspegel um 3 dB(A), wenn der Zug seine Geschwindigkeit von 250 km/h auf 300 km/h erhöht. Hingegen beträgt die nach der Verkehrslärmschutzverordnung berechnete Differenz der Korrekturpegel lediglich 1,6 dB(A). Bei einer Erhöhung der Geschwindigkeit von 100 km/h auf 300 km/h steigt der Schallpegel nach der Verkehrslärmschutzverordnung um 9 dB(A), während nach dem Stand der Technik für den TGV der Schallpegel bei dieser Geschwindigkeit um 18 dB(A) steigt. Die Richtlinie muß daher auch aus diesem Grund dem Stand der Technik angepaßt werden.

2. Verlagerung / Umsiedlung von Gewerbebetrieben

a) Verlagerungen in Lorsch

In den Raumordnungsunterlagen (Ordner B 1, Kap. 2.3, Seite 145) wird zu dem Problem "Inanspruchnahme von Siedlungsflächen der einzelnen Städte/Gemeinden" bezüglich der Stadt Lorsch ausgeführt, bei der Querung der Autobahn würden vorhandene und geplante Siedlungsflächen der Stadt Lorsch etwa im Bereich zwischen dem nördlich der Bundesstraße B 47 geplanten Gewerbegebiet und der Nibelungenstraße südlich der von West nach Ost verlaufenden Bahnstrecke von Bürstadt nach Bensheim "randlich berührt". Tatsächlich scheint die DB Netz AG allerdings von einer anderen Planung auszugehen:

Die DB ProjektBau GmbH führt derzeit auf der Gemarkung der Gemeinde Einhausen und der Stadt Lorsch Baugrunduntersuchungen durch. Den Eigentümern der betroffenen Grundstücke legte die DB ProjektBau GmbH jeweils Erkundungspläne vor, aus denen sich weitaus detaillierter als aus den Raumordnungsunterlagen der Verlauf der geplanten Neubaustrecke ergibt. Hierbei zeigte sich, daß in der Stadt Lorsch drei Grundstücke im Bereich des Gewerbegebietes "Im Rödchesberg" in Anspruch genommen werden, deren derzeitige bauliche Nutzung bei der Realisierung der den Baugrunduntersuchungen zugrundeliegenden Planung komplett entfallen müßte. Konkret handelt es sich hier um die Grundstücke der Firma Jakobi, der Firma Lechinger und der Familie Jäger. Von besonderer Bedeutung ist darüber hinaus das Grundstück und der Gewerbebetrieb der Fa. KSL Keilmann Sondermaschinenbau GmbH.

Das Grundstück der Firma Jakobi liegt in der Bensheimer Straße 103 - 105 in Lorsch. Für das Grundstück besteht eine bestandskräftige immissionsschutzrechtliche Genehmigung, auf die die Firma für den Betrieb ihres Gewerbes angewiesen ist. Der Betrieb beschäftigt ca. 14 Arbeitnehmer.

Das Grundstück der Familie Jäger liegt in der Straße "In der Wolfshecke" 8 B und wird sowohl gewerblich als auch zu Wohnzwecken genutzt. Die Familie Jäger er-

ALLEN & OVERY

An: Regierungspräsidium Darmstadt
Seite: 65

6. Juni 2003

richtet dort zur Zeit ein Wohnhaus für private Wohnzwecke (zum Zeitpunkt der Offenlage der Raumordnungsunterlagen wurde gerade der Dachstuhl aufgesetzt). Zudem vermietet sie eine dort errichtete Halle an die Fa. Asphaltbrenner. Aus den den Eigentümern im Rahmen der Anfrage zur Durchführung einer Baugrunduntersuchung vorgelegten Planunterlagen ergibt sich, daß die geplante Neubaustrecke direkt durch den Teil des Grundstücks führen würde, auf dem zur Zeit das Wohnhaus errichtet wird.

Im Falle der Realisierung der entlang der A 67 verlaufenden Variante müßte ferner der in der Straße "In der Wolfshecke" 8 A gelegene Gewerbebetrieb der Firma Auto Mayer verlegt werden. Dort betreibt die Firma Lechinger einen Autoverwertungs- und einen Schleppdienst, der zwei Arbeitnehmer beschäftigt. Ebenfalls in Anspruch genommen würden die Grundstücke "In der Wolfshecke" 8 und 10; dort befindet sich eine Bronzegießerei (Schilderfabrik) sowie eine Produktionshalle der Firma Fettel GmbH zur Herstellung von Möbelbeschichtungen.

Die von der Neubaustrecke ausgehenden Erschütterungen würden ferner die Existenz der KSL Keilmann Sondermaschinenbau GmbH (KSL) erheblich gefährden.

Der Gewerbebetrieb der KSL liegt in der Bensheimer Straße 101 in Lorsch und damit innerhalb des Radius von 150 m Entfernung zur Neubaustrecke, innerhalb dessen nach Darstellung der DB Netz AG mit "spürbaren bis kritischen Erschütterungen" gerechnet werden muß. Die KSL beschäftigt ca. 80 Arbeitnehmer. Sie ist Zulieferer der Automobilindustrie sowie der Luft- und Raumfahrttechnik. Die von ihr hergestellten Produkte erfordern eine feinmechanische Produktion, die sich wegen der von der Neubaustrecke ausgehenden Erschütterungen im Falle der Realisierung der A 67-Variante nicht mehr fortführen ließe. Eine Verlagerung des Betriebs wäre dann unausweichlich. Da die im Gewerbegebiet "Daubhart" gelegenen gewerblich nutzbaren Flächen wegen der dort ebenfalls wahrnehmbaren Erschütterungen durch die Neubaustrecke als Ausweichflächen ausscheiden, bliebe der KSL in Falle der Realisierung der A 67-Variante nur der Weggang aus Lorsch.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß sich alle der oben genannten Gewerbebetriebe in im Regionalplan Südhessen 2000 als "Bereiche für Industrie und Gewerbe" ausgewiesenen Gebieten befinden. Nach Nr. 2.4.2-5 des Regionalplans Südhessen 2000 gehört es jedoch zu den Zielen der Regionalplanung, daß in den Bereichen für Industrie und Gewerbe industrielle und gewerbliche Nutzungen gegenüber anderen Nutzungsansprüchen Vorrang haben.

Vor dem Hintergrund dieser den Zielen der Raumordnung zuwider laufenden Beeinträchtigungen der Gewerbegebiete der Stadt Lorsch, ist die Aussage, die Siedlungsflächen Lorsch würden "randlich berührt", schlicht falsch. Tatsächlich scheint die DB Netz AG die von ihr bevorzugte Variante I unter allen Umständen im Raumordnungsverfahren durchsetzen zu wollen und nimmt dabei auch offensichtlich falsche Aussagen über die Streckenführung bzw. die damit verbundenen Konsequenzen für die Siedlungsflächen der betroffenen Gemeinden in Kauf.

Zu den von der Neubaustrecke ausgehenden Erschütterungen, die zu einer Verlagerung der KSL führen müssen, äußert sich die DB Netz AG nur in sehr allgemein gehaltenen, nahezu floskelhaften Formulierungen. So seien derzeit quantitative Angaben zu betriebsbedingten Erschütterungen in den entlang der Neubaustrecke liegenden Siedlungsbereichen nicht möglich. Woran die Vorlage solcher Angaben scheitert, sagt die DB Netz AG nicht. Da die Erschütterungen jedoch zu beträchtlichen, auch unter raumordnungsrechtlichen Gesichtspunkten relevanten, Beeinträchtigungen auf den Gewerbegebieten der Stadt Lorsch führt, wären jedenfalls näherungsweise Angaben zu dieser Problematik in den Raumordnungsunterlagen erforderlich gewesen. Daß diese fehlen, stellt eine Lücke in der Dokumentation dar. Erforderlich sind jedenfalls Darlegungen dazu, welche technischen Mittel der DB Netz AG allgemein zu Gebote stehen, um die Auswirkungen der Erschütterungsimmissionen auf benachbarte Siedlungsbereiche zu mindern und wie durch diese Maßnahmen der Radius spürbarer bis kritischer Erschütterungen vermindert werden kann. Fehlen diese Unterlagen, ist eine Beurteilung der Raumverträglichkeit nicht möglich.

b) Verlagerung der Tank- und Rastanlage Lorsch/West

Bezüglich der Beeinträchtigung der Tank- und Rastanlage Lorsch/West beruht die Planung der DB Netz AG auf einem grundlegenden Fehler. Die Planunterlagen geben nämlich die Lage der Tank- und Rastanlage falsch an. Diese wurde vor einigen Jahren erweitert und teilweise in westlicher Richtung verlegt. Diese Veränderung berücksichtigen die Raumordnungsunterlagen der DB Netz AG nicht. Demzufolge geht die DB Netz AG auch davon aus, die Tank- und Rastanlage Lorsch könnte umfahren werden (vgl. Ordner B 1, Kap. 1.3, Seite 31 sowie Kap. 2.8, Seite 297 f., wo die Größe von sich aus der Umfahrung der Tank- und Rastanlage Lorsch ergebenden "Zwickelflächen" dargestellt wird). Bereits auf der Grundlage der die Lage der Tank- und Rastanlage unzutreffend wiedergebenden Pläne, ergeben sich aus der Lage der Rastanlage erhebliche Probleme, die Tank- und Rastanlage im Falle der Realisierung der A 67-Variante zu erhalten. Tatsächlich müßte nach der Planung der DB Netz AG die Tank- und Rastanlage daher wohl beseitigt werden. Wie bereits oben dargestellt wurde, führt die DB Projekt-Bau GmbH entlang der bevorzugten Trasse I derzeit Baugrunduntersuchungen durch. Die hierfür erforderlichen Bohrpunkte liegen unmittelbar auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage Lorsch; in einem Fall nur 11 m von der Außenwand der Cafeteria entfernt. Schon wegen der Erschütterungen, die durch die Züge entstehen, wird die Tank- und Rastanlage Lorsch daher nicht umfahren werden, sondern wegfallen müssen.

Die bei der Tank- und Rastanlage Lorsch beschäftigten Arbeitnehmer wohnen zu einem großen Teil in Lorsch und Einhausen. Der Wegfall der Tank- und Rastanlage Lorsch hätte für die Gemeinde Einhausen und die Stadt Lorsch daher gravierende Auswirkungen. Erneut stellt sich die Frage, warum die DB Netz AG diese ihr offenbar bekannten Folgewirkungen des Baus der Neubaustrecke in den Raumordnungsunterlagen verschweigt.

3. Erschütterungen

Die im Betrachtungsraum vorhandenen Schienenwege sind als Quellen von Erschütterungsemissionen anzusehen. Die Grenzziehung zwischen spürbaren bis kritischen und nicht mehr spürbaren Erschütterungen wird nach der von der DB Netz AG vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie bei einer Entfernung von 150 m zur Trasse festgelegt.

- Spürbare bis kritische Erschütterungen: Gebäude bis zum Abstand ≤ 150 m
- Nicht mehr spürbare Erschütterungen: Gebäude bis zum Abstand > 150 m

Im Norden von Lorsch verläuft die Bahnstrecke 3571 (Bensheim-Worms) durch das Siedlungsgebiet (Wohn-, Misch- und Gewerbe-/Industriegebiete) der Stadt. Der Abstand zur Bebauung beträgt ≤ 150 m.

Der Umweltverträglichkeitsstudie zufolge (Ordner B2, Kap. 3.5.2, Seite 247) sind vom Vorhabenträger technische Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung der Erschütterungswirkungen zu berücksichtigen. Streckenabschnitte, die über eine Betonsole verfügen, z. B. Feste Fahrbahn, Tunnel, Tröge, können mit erschütterungsmindernden Systemen und stabilen, hochverdichteten Tragschichten versehen werden. Die Feste Fahrbahn wird für die Trassen aller Varianten zugrunde gelegt.

Laut Umweltverträglichkeitsstudie sind quantitative Angaben zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen in die benachbarten Siedlungsbereiche nicht möglich. Eine Quantifizierung der potentiellen Emissionskonflikte durch betriebsbedingte Erschütterungen erfolgte daher nicht. Daß aufgrund der räumlichen Nähe zu Gewerbegebieten die Erschütterungen zu Problemen führen können, mußte sich der DB Netz AG jedoch geradezu aufdrängen (siehe hierzu näher C.I.2a)). Angaben zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen müssen von der DB Netz AG nachgereicht werden.

4. Elektrische und magnetische Felder

Im Hinblick auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder gehen die Raumordnungsunterlagen (Ordner B2 Kap. 3.4, Seite 232) davon aus, daß das elektrische Feld, das sich um eine unter Spannung stehende Oberleitung der Neubaustrecke bildet, quadratisch mit der Entfernung abnimmt. Diese Aussage ist falsch. Zwar gilt sie für kugelsymmetrische Felder; es liegt hier jedoch ein zylindersymmetrisches Feld vor (lange Leitung). Dieses Feld ist dichter und damit stärker. Die elektrischen Feldlinien verlaufen radial von der Oberleitung weg und treten in einem rechten Winkel in die Erdoberfläche. Die Verzerrung durch die Erde führt im näheren Bereich zu einer Feldverdichtung. Die genaue Ermittlung läßt sich mit Hilfe sog. Spiegelladungen berechnen.

Die qualitative Verteilung eines Magnetfeldes wird nicht klar dargestellt. Die Feldlinien bilden Kreise um die Oberleitung und um die Rückleitung (Gleis oder parallel liegende Erdleitung, die mit den Gleisen in regelmäßigen Abständen verbunden ist). Auch dieses Feld nimmt mit $1/a$ (a = Abstand) ab. Die Erde spielt beim Magnetfeld nicht die gleiche Rolle wie beim Elektrischen Feld. Fest steht aber, daß durch den Stromfluß durch Hin- und Rückleitung ein resultierendes Gesamtfeld entsteht, und eine sogenannte Induktionsfläche aufgespannt wird. Während sich Elektrische Felder beinahe kompensieren lassen, wenn für jedes Gleis ein galvanisch getrennter separater Einspeisetrafo vorgesehen wird und die Einspeisung der beiden Gleise gegenphasig erfolgt, lassen sich Magnetische Felder demgegenüber kaum kompensieren, da hierfür bei gegenphasiger Einspeisung immer gleichzeitig auf beiden Gleisen auch ein Zug fahren muß. Dies ist aber unwahrscheinlich.

II. Lebensraum Tiere und Pflanzen

1. Faktisches Vogelschutzgebiet an der Ostseite der A 67 (südlich der Tank- und Rastanlage Lorsch West)

Gemäß Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 79/409/EWG (EG-Vogelschutz-Richtlinie) treffen die Mitgliedsstaaten geeignete Maßnahmen, um die Verschmutzung oder Beeinträch-

tigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel in Gebieten zu vermeiden, die für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig am geeignetsten sind.

Gemäß Art. 7 der EG-Vogelschutz-Richtlinie gilt, sobald die Mitgliedsstaaten diese "geeignetsten Gebiete" zu Schutzgebieten erklärt haben, für den Schutz dieser Gebiete Art. 6 der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie). Art. 6 der FFH-Richtlinie wurde in Hessen durch §§ 34 Abs. 3 BNatSchG, 20 d Abs. 3 HENatSchG in deutsches Recht umgesetzt.

Gebiete, die nicht zu besonderen Schutzgebieten erklärt wurden, obwohl dies erforderlich gewesen wäre, unterliegen weiterhin der – strengeren – Regelung des Art. 4 Abs. 4 der EG-Vogelschutz-Richtlinie, die ein striktes Vermeidungsgebot beinhaltet. Die Ausnahmeregelungen der §§ 34 Abs. 3 BNatSchG, 20 d Abs. 3 HENatSchG sind hierauf nicht anwendbar.

EuGH, NVwZ 2001, 549, 550; *Stüer/Probstfeld*, Die Planfeststellung, 2003, A 179.

Östlich der A 67 liegt auf der Gemarkung der Stadt Lorsch ein Gebiet, das als Brutplatz des Haubentauchers, des Eisvogels, des Rotrückenvürgers, des Rot- und Schwarzmilan, des Schwarz- und des Mittelspecht bekannt ist. Dies erklärt sich dadurch, daß sich in diesem Gebiet die Kreismülldeponie befindet, die aufgrund ihres Nahrungsangebots Aufenthaltsbereich vieler tausender Vögel ist. Die Deponiekuppe wird aufgrund ihrer guten Lage inmitten verschiedener Vogelzuglinien als Zählpunkt für jährliche Bestands- und Vergleichszählungen genutzt. Das Gebiet wird im Westen durch die A 67 und im Osten durch die L 3111 begrenzt. Nach Süden hin erstreckt es sich bis zur Kreismülldeponie. Im Norden endet es in Höhe der Tank- und Rastanlage Lorsch West.

Die genannten Vogelarten sind in Anhang I der EG-Vogelschutz-Richtlinie in Nr. 44, 45, 139, 142 und 146 genannt.

Aufgrund dessen hat die Umweltkommission der Stadt Lorsch am 12. März 2003 beschlossen, dem Regierungspräsidium Darmstadt vorzuschlagen, dieses Gebiet zum

EG-Vogelschutzgebiet zu erklären. Mit Schreiben vom 24. April 2003 wurde dieser Vorschlag an das Regierungspräsidium Darmstadt übermittelt.

Aufgrund der Anhäufung von für eine Schutzgebietsausweisung maßgeblichen Arten erscheint dieses Gebiet als eines der am meisten für eine Schutzgebietsausweisung im Sinne des Art. 4 EG-Vogelschutz-Richtlinie geeigneten Gebiete. Gemäß Art. 4 Abs. 4 haben die Mitgliedsstaaten daher Maßnahmen zu treffen, um erhebliche Belästigungen der Vögel in dem Schutzgebiet zu vermeiden. Wegen der unterbliebenen Erklärung des genannten Gebietes zum EU-Vogelschutzgebiet gilt diese Regelung unmittelbar; die weniger strenge Regelung des § 34 Abs. 2 und 3 BNatSchG findet keine Anwendung.

vgl. *EuGH*, NVwZ 2001, 549, 550; *Stüer/Probstfeld*, Die Planfeststellung, 2003, A 179.

Vor diesem Hintergrund ist eine Zulassung der ICE-Neubaustrecke entlang der A67 nicht möglich. Die Eisenbahntrasse wird den Flug der Vögel beeinträchtigen und ganzjährig für die Vögel zu einer tödlichen Falle werden. Denn gerade die kleinen Vogelarten, die auf der Kreismülledeponie in besonders hoher Zahl anzutreffen sind, ziehen sehr bodennah und werden in ihrem Flugverhalten durch die über 7,50 m hohen Stromleitungen der Neubaustrecke schwerwiegend beeinträchtigt werden. Hinzu kommt, daß die Vögel einem herannahenden ICE aufgrund dessen hoher Geschwindigkeit nicht ausweichen können, so daß hochgradig in ihrem Bestand gefährdete Arten entlang der Strecke getötet werden. Bescheinigte das Regierungspräsidium Darmstadt der entlang der A 67 verlaufenden Trassenvariante die Raumverträglichkeit, verstieße es damit gegen die ihm obliegenden Pflichten gem. Art. 4 Abs. 4 der EG-Vogelschutz-Richtlinie. Für diesen Fall behalten sich die Stadt Lorsch und die Gemeinde Einhausen vor, gegen die weitere Planung Beschwerde bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften einzulegen.

Ebenso ist das östlich der A 67 und nördlich der L 3111 gelegene Gebiet zu behandeln. Dieses Gebiet dient als Brutplatz von Wespenbussard, Eisvogel, Baumfalke, Rotrückenwürger und Schwarzspecht. Die genannten Vogelarten sind in Anhang I der EG-Vogelschutz-Richtlinie in Nr. 42, 45, 139 und 142 genannt.

Auch hier hat die Umweltkommission der Stadt Lorsch am 12. März 2003 beschlossen, dem Regierungspräsidium Darmstadt vorzuschlagen, dieses Gebiet zum EG-Vogelschutzgebiet zu erklären. Dieser Vorschlag wurde mit Schreiben vom 24. April 2003 an das Regierungspräsidium Darmstadt übermittelt.

2. Nach §§ 34 Abs. 3 BNatSchG, 20d Abs. 3 HENatSchG nicht zu rechtfertigende erhebliche Beeinträchtigung des FFH- und EG-Vogelschutzgebietes Jägersburger / Gernsheimer Wald

Sämtliche von der DB Netz AG in das Verfahren eingebrachten Varianten führen potentiell zu erheblichen Beeinträchtigungen bei FFH- und EG-Vogelschutzgebieten.

Während durch die Variante IV FFH- und EG-Vogelschutzgebiete jedoch nur in Teilbereichen und randlich durchfahren werden, durchschneiden die Varianten I, II, III und V das FFH- und EG-Vogelschutzgebiet Jägersburger/Gernsheimer Wald in voller Länge.

Nach Aussage der von der DB Netz AG vorgelegten FFH-Verträglichkeitsstudie sowie der Vogelschutz-Verträglichkeitsstudie führen die Varianten I, II, III und V jeweils zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele der Flächenausweisung im Sinne des §§ 34 BNatSchG, 20d HENatSchG (vgl. Ordner B 6, Kap. 10, Seite 72).

Liegen solche erheblichen Beeinträchtigungen vor, sind die diese verursachenden Vorhaben gem. §§ 34 Abs. 2 BNatSchG, 20d Abs. 2 HENatSchG grundsätzlich unzulässig. In Ausnahmefällen darf ein Projekt zugelassen werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist *und* zumutbare Alternativen, mit denen die mit dem Projekt verfolgten Zwecke *an anderer Stelle* mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden können, nicht gegeben sind.

In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommt dies wie folgt zum Ausdruck:

"Läßt sich das Planungsziel von einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muß der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Ein irgendwie geartetes Ermessen wird ihm nicht eingeräumt. Bereits aufgrund seines Ausnahmecharakters begründet Art. 6 Abs. 4 UAbs. 1 FHH-RL ein strikt beachtliches Vermeidungsgebot." (BVerwGE 110, 302, 304)

Für den Planungsträger ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein Ausweichen auf eine Alternative nur dann nicht zumutbar, wenn ihm dies ein "unverhältnismäßiges Opfer" aufgrund eines unverhältnismäßigen Kostenaufwandes abverlangen würde.

vgl. hierzu auch *Stüer/Probstfeld*, Die Planfeststellung, 2003, A 195.

Im vorliegenden Fall führt diese Rechtslage zur Unzulässigkeit der entlang der A 67 verlaufenden Varianten.

Die von der DB Netz AG vorgelegten FFH-Verträglichkeitsstudien enthalten sich jeglicher Gewichtung der Vorzüge der einzelnen Varianten. Dies steht in einem auffälligen Widerspruch zu der sonstigen, in den Raumordnungsunterlagen zum Ausdruck kommenden Praxis, werden doch in Bezug auf andere Schutzgüter (Lärm, Grundwasser, Landwirtschaft) konkrete Rangfolgen der Varianten dargestellt, die die von den Varianten auf die jeweiligen Schutzgüter ausgehenden Beeinträchtigungen zueinander ins Verhältnis setzen.

Es drängt sich hier der Verdacht auf, daß die Raumordnungsunterlagen von dem Umstand ablenken wollen, daß die entlang der A 67 führenden Varianten zu erheblichen, und vor dem Hintergrund des Vorliegens der A 5-Variante, nicht zu rechtfertigenden Beeinträchtigungen des FFH- und EG-Vogelschutzgebietes Jägersburger/ Gernsheimer Wald führen.

Die Raumordnungsunterlagen kommen zu dem Ergebnis, daß im Hinblick auf den Lebensraumtyp 9160 des Anhangs I der FFH-RL (Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald) eine Reduzierung der Beeinträchtigung unter die Erheblichkeitsschwelle selbst durch Minderungsmaßnahmen voraussichtlich nicht möglich sein wird. Gleiches gilt für die im Anhang II der FFH-RL aufgeführte Art "Großer Heldbock". In Anbetracht der starken flächenmäßigen Beeinträchtigung des FFH- und EG-Vogelschutzgebietes Jägersburger/Gernsheimer Wald muß dieser Befund zu dem Ausscheiden der durch dieses Gebiet führenden Varianten aus dem weiteren Planungsprozeß führen. Zwar werden auch durch die entlang der A 5 verlaufende Variante IV FFH-Gebiete beeinträchtigt (vgl. Ordner B 5, FFH-Gebiet "Im Dulbaum bei Alsbach"). Die von der Variante IV in Anspruch genommenen FFH-Gebiete sind jedoch zum einen schon von der Gebietsausweisung her wesentlich kleiner und werden zum anderen auch nicht in voller Länge durchfahren, so wie dies beim FFH- und EG-Vogelschutzgebiet Jägersburger/Gernsheimer Wald der Fall ist.

Hinzu kommt, daß die Variante I, II, III und V darüber hinaus einen wesentlichen Teil des EG-Vogelschutzgebietes "Bürstädter, Lampertheimer und Viernheimer Wald" durchschneidet. Die Variante IV nimmt dieses Gebiet nur in den Bereichen in Anspruch, wo sie die Trassenbündelung zur A 6 (westlich des Viernheimer Dreiecks) aufnimmt. Dort wird das EG-Vogelschutzgebiet jedoch in identischem Maße auch von den Varianten I, II, III und V in Anspruch genommen. Die zuletzt genannten Varianten beeinträchtigen den Bürstädter, Lampertheimer und Viernheimer Wald jedoch zusätzlich auf der gesamten Länge des Gebietes. Dementsprechend wird dieses Gebiet von den Varianten I, II, III und V A auf einer Fläche von 60 ha in Anspruch genommen, während die Variante IV A das Gebiet nur auf 21 ha in Anspruch nimmt (vgl. Ordner B 7, Vogelschutz-Verträglichkeitsstudie Bürstädter, Lampertheimer und Viernheimer Wald, Kap. 7, Seite 67 f.).

Gegenüber der entlang der A 67 verlaufenden Varianten stellt sich die Variante IV daher als Variante mit geringerer Eingriffsintensität dar. Zugleich kann von einem unverhältnismäßigen Kostenmehraufwand keine Rede sein, da die Variante IV nur um ca. 5 % höhere Kosten verursachen wird als die von der DB Netz AG favorisierte Variante I. Vor dem Hintergrund der Regelung des §§ 34 Abs. 3 BNatSchG, 20d Abs.

3 HENatSchG sind die Varianten I, II, III und V daher nicht raumverträglich. Sollte das Regierungspräsidium hier anderer Auffassung sein, behalten sich die Stadt Lorsch und die Gemeinde Einhausen vor, gegen die weitere Planung Beschwerde bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften einzulegen.

III. Landwirtschaft und Forsten

1. Übermäßige Waldinanspruchnahme durch die Varianten I, II, III und V

Wie bereits oben im Zusammenhang mit den notwendigen Zielabweichungsverfahren ausgeführt (A. V. 2.), werden durch die entlang der A 67 verlaufenden Varianten Waldflächen in unverhältnismäßig hohem Umfang in Anspruch genommen. Während die Variante IV eine Waldrodung auf einer Fläche von ca. 125 ha bis 200 ha erfordert, zerstört die unter dem Gesichtspunkt der Waldinanspruchnahme günstigste der entlang der Autobahn 67 verlaufenden Trassenvarianten Wald auf einer Fläche von 180 ha bis 290 ha; die von der DB Netz AG bevorzugte Variante I B sogar auf einer Fläche von 195 ha bis 315 ha.

Bei dieser Flächenberechnung sind die notwendigen Nebenbauwerke aber offenbar noch nicht berücksichtigt. So plant die DB Netz AG (vgl. Plan: Technische Planung Varianten I - V, Blatt 3) bei der A 67 - Variante zwischen km 39,0 und km 40,0 den Bau eines "Unterwerks Lorsch", das nach den vorgelegten Plänen mitten im Wald stehen soll. Hierbei handelt es sich aber - anders als in den Plänen dargestellt - nicht um eine kleines "Trafohäuschen", sondern um ein Umspannwerk, das ca. 5000 m² zusätzlicher Waldfläche in Anspruch nehmen wird.

2. Fehlende Bewertung von Eingriffen in den Bannwald westlich von Lorsch

Nach Nr. 9.2 des Landesentwicklungsplanes ist Wald in seinem Bestand zu erhalten und an geeigneter Stelle zu mehren. Ziele und Maßnahmen der Walderhaltung werden im Landeswaldprogramm dargestellt.

Die forstliche Rahmenplanung konkretisiert das Landeswaldprogramm und stellt aus forstwirtschaftlicher Sicht die regionalen Schwerpunkte der Waldfunktionen dar. Östlich der Tank- und Rastanlage Lorsch West weist der forstliche Rahmenplan Südhessen 1997 die dort befindlichen Waldflächen als Bannwald im Sinne des § 22 Abs. 2 des Hessischen Forstgesetzes aus. In der Begründung zur Erklärung der Waldflächen zu Bannwald vom 25. Juli 1997 führt das Regierungspräsidium Darmstadt hierzu aus, daß die zwischen der Bundesautobahn A 67 und der Stadt Lorsch liegenden Waldflächen ein unverzichtbarer Lärm-, Sicht- und Immissionsschutz für die angrenzenden Siedlungs- und Erholungsbereiche der Stadt Lorsch darstellen. In Verbindung mit dem im Westen angrenzenden Waldgebiet würden außerordentlich wichtige Klimaschutzfunktionen erfüllt. Von besonderer Bedeutung sei dabei die ausgleichende Wirkung des Waldes auf die jahres- und tageszeitlichen Temperaturschwankungen im Bereich der Stadt Lorsch. Die aus dem Ballungsraum Rhein-Neckar in Hauptwindrichtung herangeführte Luft würde von den Waldbeständen gefiltert. Die als Bannwald ausgewiesenen Flächen seien daher wegen ihrer besonderen Bedeutung für das Gemeinwohl unersetzlich. Eine Öffnungsklausel enthält die Bannwalderklärung nicht.

Bei einer Verwirklichung der Trassenvarianten I, II, III und V würde dieser Bannwald jedoch in hohem Maße in Anspruch genommen werden. Dies gilt nicht nur für die anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen dieser Trassenvarianten, sondern auch und in verstärktem Maße für die baubedingten Auswirkungen. Die Realisierung dieser Variante machte zwangsläufig eine vorübergehende Verlegung der Autobahn A 67 erforderlich, die den Bannwald weitgehend zerstören würde.

Weil der Bannwald in den Varianten I, II, III und V nicht unmittelbar durchfahren, sondern "nur" durch die Verlegung der Autobahn zerstört werden wird, findet sich bei der Bewertung der Inanspruchnahme von Bannwäldern durch die Trassenalternativen keinerlei Hinweis auf den Lorschener Bannwald (vgl. Ordner B2, Kap 3.53, Seite 355). Es dürfte jedoch ohne weiteres einsichtig sein, daß es auf den Anlaß der Zerstörung des Bannwaldes nicht ankommt. Ebenso wie im Fall der Inanspruchnahme des Bannwalds nördlich von Mörfelden ist mit Blick auf den westlich von Lorsch gelegenen Bannwald daher eine Änderung bzw. Aufhebung der Bannwaldverordnung erforder-

derlich. Aufgrund der Bedeutung des westlich von Lorsch gelegenen Bannwaldes für den Lärm-, Sicht- und Immissionsschutz für die angrenzenden Siedlungs- und Erholungsbereiche der Stadt Lorsch wäre eine solche Änderung der Bannwaldverordnung sachlich jedoch nicht vertretbar.

Hierin kommt zugleich eine grundsätzliche Schwäche der Bewertung der Varianten zum Ausdruck. Die DB Netz AG hat wegen angeblich noch nicht möglicher näherer Beschreibung der Bauausführung die baubedingten Auswirkungen der Trassen auf die entlang der Trassen liegenden Waldflächen nicht beschrieben und bewertet. Die Realisierung des Bauvorhabens macht jedoch eine vorübergehende Verlegung der betroffenen Autobahnen A 67 bzw. A 5 erforderlich, was zu einer weitaus größeren Inanspruchnahme von Waldflächen führen wird als in den Raumordnungsunterlagen beschrieben. Der Umstand, daß die absolute Inanspruchnahme von Waldflächen aufgrund deutlich geringerer Durchfahrungslängen bei der Variante IV kleiner ausfällt als bei den entlang der A 67 führenden Varianten (vgl. Ordner B 2, Kap. 3.5.3, Seite 351), kommt damit herausragende, von der DB Netz AG freilich nicht beachtete Bedeutung zu. Der Umstand, daß die enge Trassenbindung zwischen Autobahn und Neubaustrecke aller Voraussicht nach eine vorübergehende Verlegung der Autobahn erforderlich machen wird, relativiert im übrigen auch maßgeblich die Nachteile, die sich aus der mit der Variante IV verbundenen Aufgabe der Trassenbindung im Bereich Viernheim ergeben. Tatsächlich wird die Trassenbindung nämlich wegen der Verlegung der Autobahn zu einer fast 100 m breiten Schneise im Wald führen; nur dort wo diese Trassenbindung nicht besteht, wäre diese Schneise deutlich schmaler.

Wegen der mit der A 67-Variante verbundenen übermäßigen Beanspruchung von Waldflächen verweisen wir ferner auch auf unsere Ausführungen unter C.II.2. und A.V.2.

3. Landwirtschaft

Die übermäßige Inanspruchnahme von Waldflächen durch die Trassen I, II, III und V führt mittelbar auch zu nachteiligen Auswirkungen auf die Landwirtschaft.

Bezüglich der Beeinträchtigung von Landwirtschaftsflächen wird die Variante IV ungünstiger bewertet als die Varianten I, II, III und V. Dabei kommen die Raumordnungsunterlagen zu dem Ergebnis, auch unter Berücksichtigung der notwendigen naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ändere sich an dieser Bewertung nichts. Die Unterlagen lassen jedoch nicht erkennen, welches Verhältnis zwischen gerodeter Fläche und Ausgleichsfläche dieser Bewertung zugrunde liegt. Da hier durchgehend alte Waldbestände gerodet werden müssen, ist sowohl unter naturschutzrechtlichen Aspekten als auch unter dem Gesichtspunkt der Erholungsfunktion der Landschaft eine Aufforstung im Verhältnis von mindestens 1:2 zu fordern. Da diese Ausgleichsmaßnahmen überwiegend auf bislang landwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgen werden, dürften die Auswirkungen der Varianten I, II, III und V nachteiliger sein als dies von der DB Netz AG in den Raumordnungsunterlagen eingeräumt wird.

IV. Klima / Luft

Das südhessische Ried ist eine Region mit einem besonders geringen Luftaustausch. Im Bereich der Gemeinde Einhausen wird diese Problematik dadurch verschärft, daß sie sowohl im Osten als auch im Westen an Waldflächen angrenzt, die den Luftaustausch erschweren. Die geplante Neubaustrecke würde die Durchlüftung des Raumes weiter einschränken: Aufgrund der vorherrschenden Windrichtung aus Südwest verläuft die Neubaustrecke nahezu im rechten Winkel zu den Hauptwindströmen in der Region. Die aufgrund der Lärmimmissionssituation unbedingt erforderlichen Schallschutzwände entfalten eine Barrierewirkung, die den Luftaustausch weiter erschwert. Den gleichen Effekt werden auch die Tunnel hervorrufen, soweit sie - was zu erwarten ist - nicht vollständig unterirdisch gebaut werden. Hierzu finden sich in den Unterlagen keinerlei Untersuchungen.

V. Wasser

1. Abwasser

Nach Darstellung der Raumordnungsunterlagen werden durch die Trassenvarianten I, II, III und V Abwasserbeseitigungsanlagen auf der Gemarkung der Gemeinde Einhausen und der Stadt Lorsch nicht berührt. Dies trifft jedoch nicht zu. Tatsächlich würde die Trasse I, II, III und V unmittelbar die Fläche in Anspruch nehmen, auf der zur Zeit das Regenüberlaufbecken der Stadt Lorsch gelegen ist. Das Becken wurde erst vor 7 Jahren für DM 1,35 Mio. errichtet.

Da die durchschnittliche Nutzungsdauer derartiger Becken ca. 50 Jahre beträgt, sind die aufgewendeten Kosten noch lange nicht abgeschrieben. Eine Verlegung des Beckens erfordert darüber hinaus nicht nur das Durchlaufen eines Genehmigungsverfahrens vor der Unteren Wasserbehörde, sondern auch eine komplett neue Gesamtkanalnetzrechnung. Die Aussage in den Raumordnungsunterlagen, die Trassenvariante entlang der Autobahn A 67 würde hinsichtlich der Abwasserbeseitigung allenfalls zu bauzeitlichen Beeinträchtigungen führen, ist daher unzutreffend. Auch hier stellt sich, wie bereits oben im Zusammenhang mit der Verlegung von Gewerbebetrieben und Wohnhäusern erörtert wurde, die Frage, ob die DB Netz AG nicht möglicherweise ungünstige Auswirkungen der von ihr präferierten "Vorzugsvariante I" bewußt nicht behandelt, um eine günstige Beurteilung der Raumverträglichkeit der von ihr bevorzugten Trassenwahl zu erreichen.

2. Verlegung der Weschnitz

Aus den von der DB Netz AG bestimmten Grundstückseigentümern vorgelegten Erkundungsplanungen ergibt sich ferner, daß innerhalb der Gemeinde Einhausen die Weschnitz teilweise verlegt werden müßte. Auch hier zeigt sich, daß die DB Netz AG nicht alle negative Auswirkungen der von ihr bevorzugten Trassenvariante im Raumordnungsverfahren dargestellt hat.

3. Wasserversorgung

Die Varianten I, II, III und V queren mehrere Trinkwasserschutzzonen.

Die Stadt Lorsch und die Gemeinde Einhausen sind durch die Varianten I, II, III und V hinsichtlich des raumordnerischen Aspekts der Wasserversorgung insbesondere im Zusammenhang mit dem Wasserbeschaffungsverband Riedgruppe Ost (WBV) betroffen, der ein Versorgungsnetz im Bereich Lorsch, Einhausen, Zwingenberg und Bensheim betreibt. Durch die Nähe des Trassenverlaufs zu den auf der Gemarkung der Gemeinde Einhausen gelegenen Trinkwassergewinnungsanlagen ist auch eine Beeinträchtigung des Wasserwerks Feuersteinberg nicht auszuschließen.

Der WBV förderte im Jahr 2000 17,03 Mio m³/a bei einer genehmigten Entnahme von 18,25 Mio m³/a. Das Wasserwerk Jägersburg des WBV ist damit das größte der von den Varianten I bis V betroffenen Wasserwerke; u. a. dient es der Versorgung des Großraums Frankfurt.

Die Trasse der Varianten I, II, III und V verläuft auf einer Strecke von ca. 2,85 km durch die Trinkwasserschutzzone III des Wasserwerks Jägersburg. Demgegenüber berührt die Trasse IV, soweit sie von der Strecke der Varianten I, II, III und V abweicht, Trinkwasserschutzzonen nicht. Unter dem Gesichtspunkt der Durchfahrung von Trinkwasserschutzzonen ist die Variante IV den Varianten I, II, III und V damit eindeutig überlegen; dies gilt nicht nur für die Inanspruchnahme der zum WBV gehörenden Trinkwasserschutzzonen, sondern mit Blick auf die gesamten Grundwasservorkommen der Region.

Zudem werden durch die Varianten I, II, III und V die Trinkwasserschutzzonen II und III des Wasserwerks Pfungstadt II auf einer Länge von 2,6 km durchquert. Im weiteren Verlauf der Strecke werden ferner Trinkwasserschutzzonen des Wasserwerks Allmendfeld auf einer Länge von 6,5 km durchfahren.

Nach Darstellung der DB Netz AG (Ordner B1, Kap. 2.7, Seite 231) sind darüber hinaus "je nach der noch im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung festzulegenden genauen Trassenführung" voraussichtlich 1 - 3 Trinkwasserbrunnen des Wasserwerks Pfungstadt II zu verlegen. Wegen dieser erforderlich werdenden Verlegung von Trinkwassergewinnungsanlagen und der Inanspruchnahme von Trinkwasserschutzzonen sind die Varianten I, II, III und V im Vergleich zur Variante IV wesentlich schlechter zu bewerten.

Schon allein dieser Gesichtspunkt muß daher zur Annahme der Raumunverträglichkeit der Varianten I, II, III und V führen. Nach dem wasserrechtlichen Besorgnisgrundsatz (§§ 19 b, 19 c Abs. 1, 19 g Abs. 1, 32 b Abs. 2 und 34 WHG) ist die Errichtung baulicher Anlagen bereits unzulässig, wenn für den anlagenverursachten Eintritt einer nachteiligen Veränderung der Gewässereigenschaften eine gewisse Wahrscheinlichkeit spricht.

Kotulla, Wasserhaushaltsgesetz, 2003, § 19 g, Rn. 22

Auch bei Störfällen dürfen demnach keine tatsächlichen Anhaltspunkte dafür bestehen, daß wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser gelangen können. Die DB Netz AG räumt nun aber selbst ein, daß insbesondere beim Bau und auch beim Betrieb (Gefahrguttransporte durch Güterzüge) eine potentielle Grundwassergefährdung nicht von der Hand zu weisen ist. Sich hieraus ergebenden Risiken für das Grundwasser versucht die DB Netz AG durch Abdichtungsmaßnahmen in Anlehnung an die "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten" (RiStWAg) zu begegnen. Die DB Netz AG verschweigt indes, daß der RiStWAg der Planungsgrundsatz zugrunde liegt, bei grundsätzlich gleichermaßen geeigneten Trassenvarianten der wasserträglicheren Variante den Vorzug zu geben. Die Varianten I, II, III und V einerseits und die Variante IV andererseits sind bezüglich ihrer Transportkapazitäten gleichermaßen geeignet; die von der DB Netz AG errechnete Differenz in der Zeitersparnis gegenüber der derzeit bestehenden Trasse von einer Minute kann vernachlässigt werden. Nach wasserwirtschaftlichen Belangen ist die Variante IV daher im Gegensatz zu den entlang der A 67 verlaufenden Varianten eindeutig vorzugswürdig.

Überdies stellt Nr. 4.3-9 des Regionalplans Südhessen 2000 das folgende verbindliche Planungsziel auf:

"In der Karte sind die bestehenden und geplanten Wassergewinnungs- und -versorgungsanlagen mit regionaler Bedeutung ausgewiesen (Wassergewinnungsanlagen mit einer Fördermenge von mehr als 1 Mio m³/a und Wasserleitungen mit einem Durchmesser von 400 mm und mehr). An diesen Standorten und im Bereich der Trassen sind entgegenstehende Nutzungsansprüche ausgeschlossen."

Die Trassenvarianten I, II, III und V erfordern demgemäß ein Zielabweichungsverfahren nach § 12 HLPG.

Nach § 12 Abs. 3 HLPG kann - wie schon dargelegt - eine Abweichung vom Regionalplan nur dann zugelassen werden, wenn sie unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge des Regionalplans nicht berührt werden. Aus dem Erfordernis der Vertretbarkeit folgt, daß ein raumbedeutsames Vorhaben, das nicht zulässiges Ergebnis einer förmlichen Planung sein könnte, auch nicht über den Umweg einer Abweichungsentscheidung durchgesetzt werden darf. Dabei ist zu beachten, daß die bei der Zielaufstellung einmal getroffene Abwägungsentscheidung als raumordnungsrechtlich bindende Letztentscheidung im Abweichungsverfahren unter dem Gesichtspunkt der Vertretbarkeit nur noch Korrekturen zuläßt.

Auch das Zielabweichungsverfahren erfordert daher eine Abwägungsentscheidung zwischen dem Belang, die einmal getroffene raumordnerische Zielsetzung beizubehalten und dem den Zielen der Raumordnung widersprechenden Vorhaben des Vorhabenträgers. Hat der Vorhabenträger nun aber mehrere Trassenvarianten in das Raumordnungsverfahren eingebracht, kann nur diejenige Variante abwägungsfehlerfrei bevorzugt werden, die die Zielerreichung der Regionalplanung am wenigsten einträchtigt. Dies ist mit Blick auf das Planungsziel der Nr. 4.3-9 eindeutig die Variante IV.

Im Rahmen der beim Zielabweichungsverfahren vorzunehmenden Abwägung ist ferner zu beachten, daß geeignete Standorte für eine Verlegung der Trinkwassergewin-

nungsanlagen des Wasserwerks Pfungstadt II nicht existieren. Nach Auskunft der Hessenwasser GmbH sind Alternativstandorte für die zu verlegenden Grundwasserbrunnen nicht ersichtlich, insbesondere weil nach Süden hin die Grundwassergewinnungsanlagen nur in Bereichen errichtet werden könnten, die zu einem Eindringen von Uferfiltrat der Weschnitz in die Brunnen führen würde. Wegen der Schadstoffbelastung dieses Uferfiltrats ist die nach der Trinkwasserverordnung geforderte Qualität des durch die Brunnen gewonnenen Trinkwassers jedoch nicht mehr gewährleistet.

Im übrigen ist auch in diesem Zusammenhang zu beachten, daß der Regionalplan Südhessen erst seit 2 ½ Jahren gilt. Seine Darstellungen sind somit Ergebnis einer Planung, bei der das Vorhaben des Baus einer ICE-Neubaustrecke schon bekannt war und als Belang in die Abwägung eingestellt wurde. In Kenntnis dieses Vorhabens wurde gleichwohl der Vorrang der Erhaltung der Trinkwassergewinnungsanlagen in den nunmehr von der Planung der DB Netz AG betroffenen Bereichen als Ziel der Regionalplanung festgesetzt. Würde die Raumordnungsbehörde nunmehr entscheiden, aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung sei die Variante entlang der A 67 gegenüber den anderen Varianten vorzugswürdig, obwohl von dieser Variante im Gegensatz zu der entlang der A 5 verlaufenden Variante Trinkwassergewinnungsanlagen in großem Umfang beeinträchtigt würden, hätte diese Entscheidung materiell den Charakter einer vollständig neuen Abwägung der schon bei der Aufstellung des Regionalplans abschließend gewichteten Belange.

4. Grundwasser

Aus Gründen des Lärmschutzes kommen die Varianten I, II, III und V allenfalls in Betracht, wenn im Bereich der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen ein möglichst langer Tunnel gebaut wird. Dieser Tunnel hätte jedoch schwerwiegende Auswirkungen auf die Grundwassersituation in den betroffenen Gemeinden.

a) Anstieg der Grundwasser durch die Barrierenwirkung der Tunnelröhren (Lorsch)

In Lorsch steigt das Grundwasser seit Jahren an. Bereits heute sind zahlreiche Keller durchnäßt. Das Grundwasser fließt in Südhessen von Ost nach West, d. h. vom Odenwald zum Rhein. Der Bau einer Tunnelröhre würde den Grundwasserfluß unterbrechen und hätte in Lorsch zur Folge, daß das Grundwasser weiter ansteigt. In den Unterlagen der DB Netz AG wird dieser Gesichtspunkt vollkommen außer Acht gelassen. Teilweise gehen die Unterlagen sogar von einem kontinuierlichen Absinken des Grundwasserspiegels aus (Ordner B 2, Kap. 3.2.1, Seite 16).

b) Absenkung des Grundwasserspiegels (Einhausen und Lorsch)

In Einhausen hätte der Bau einer Tunnelröhre dagegen eine Absenkung des Grundwasserspiegels zur Folge, da die Gemeinde Einhausen im - von der zukünftigen Trasse aus gesehen - Abstrombereich des Grundwassers liegt. Die Aufstauung des Grundwassers in den östlich der A 67 gelegenen Gebieten würden in den westlich gelegenen Gebieten zwangsläufig den Grundwasserspiegel sinken lassen. Insbesondere flachwurzelnende Pflanzen könnten daher aufgrund der Grundwasseränderungen absterben. Betroffen sind sowohl landwirtschaftliche Flächen auf der Gemarkung der Gemeinde Einhausen als auch die Gebiete des Lorscher Waldes.

Diese Gesichtspunkte werden in den Unterlagen der DB Netz AG mit keinem Wort berücksichtigt. Nach einem Bericht im "Bergsträßer Anzeiger" vom 29. April 2003 reagierte der Projektleiter der Deutschen Bahn AG für den Abschnitt Hessen-Süd bei einer Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses der Gemeinde Zwingenberg auf die Darlegung der mit dem Bau der Tunnelröhren verbundenen Grundwasserprobleme wie folgt:

"Wie sich z. B. das Grundwasser verhält, wenn wir an irgendeiner Stelle der Trasse ein Bauwerk errichten, das kann ich Ihnen heute nicht sagen. Wir kümmern uns um mögliche Probleme. Technisch ist alles machbar. Das ist alles nur eine Frage des Geldes."

Die DB Netz AG verfolgt demgemäß die Strategie, Konflikte im Stadium des Raumordnungsverfahrens kleinzureden, um sie im anschließenden Planfeststellungsverfahren mit ingenieurmäßigen Mitteln zu lösen. Dieser Vorgehensweise muß unter zweierlei Gesichtspunkten entgegengetreten werden:

Zum einen werden hier in einem frühzeitigen Planungsstadium Konfliktvermeidungsmöglichkeiten außer Acht gelassen, weil die DB Netz AG davon ausgeht, eventuell auftauchende weitere Konflikte im Planfeststellungsverfahren unter Einsatz technischer Mittel lösen zu können. Da die Neubaustrecke voraussichtlich fast ausschließlich aus Bundesmitteln finanziert wird, würden die Folgekosten der unzureichenden Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens damit aber auf die Allgemeinheit abgewälzt.

Zum anderen zeigt die Vorstellung, raumordnerische Konflikte könnten in einem späteren Planfeststellungsverfahren unter Einsatz technischer Mittel gelöst werden, daß die DB Netz AG eine grundsätzlich unzutreffende Vorstellung von der Funktion eines Raumordnungsverfahrens hat. Es gibt Obergrenzen der Raumverträglichkeit. Daher ist im Raumordnungsverfahren primär zu prüfen, welche Trassenvarianten ohne aufwendige technische Maßnahmen den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung am weitestgehenden entsprechen. In späteren Planungsphasen mag eine im Raumordnungsverfahren festgestellte Raumunverträglichkeit durch Abhilfemaßnahmen planerisch überwunden werden; diese Abhilfemaßnahmen dürfen jedoch nicht schon bei der Prüfung der Raumverträglichkeit eines Vorhabens berücksichtigt werden.

VI. Landschaft (Landschaftsbild und Erholung)

1. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Auf der Gemarkung der Stadt Lorsch befinden sich derzeit mehrere über die A 67 hinwegführende Autobahnbrücken. Diese sind jeweils zwischen 4 und 5 m hoch.

Wegen der Trassenbündelung zwischen Neubaustrecke und Autobahn müßten diese Brücken in Zukunft nicht nur die Autobahn, sondern auch die Neubaustrecke überspannen. Da eine ICE-Strecke jedoch wegen der Oberleitung insgesamt eine Höhe von ca. 7,5 m beansprucht, müßten die Brücken in ihrer Höhe annähernd verdoppelt werden. Dies würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes führen, die sowohl von Lorsch als auch von Einhausen aus deutlich wahrnehmbar sein würde.

2. Beeinträchtigung der Erholungsfunktion des Waldes

Die Unterlagen, die die DB Netz AG im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vorgelegt hat, beurteilen die Varianten I, II, III und V bezüglich des Aspekte Erholung und Landschaft grundsätzlich positiver als die Variante IV. Ausschlaggebender Grund hierfür ist, daß durch die Variante IV in den Bereichen der südlichen Bergstraße bislang unbelastete Gebiete verlärmert würden, wohingegen die von den Varianten I, II, III und V in Anspruch genommenen Gebiete bereits vorbelastet und daher nicht in gleicher Weise schutzwürdig seien.

Diese Betrachtungsweise beruht wiederum auf einem grundsätzlichen Mißverständnis des Zwecks eines Raumordnungsverfahrens. In der Raumordnung gibt es – wie oben schon dargelegt - Grenzen der Nutzungen in einem Raum (Obermaß der Raumverträglichkeit) und Grenzen der Belastbarkeit der dort lebenden Menschen (Obergrenze der Sozialverträglichkeit). Diese Vorgaben läßt die DB Netz AG bei ihrer Darstellung außer Acht und berücksichtigt nicht, daß die Bürger der entlang der Variante IV

gelegenen Gemeinden die gesamte Bergstraße als ortsnahe Erholungsflächen zur Verfügung haben, die Bürger der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen dagegen auf die Gebiete des Lorschener und Jägerburger Waldes als ortsnahe Erholungsflächen angewiesen sind. Gerade diese Flächen werden aber durch die Neubaustrecke in besonderem Maße in Anspruch genommen. Der Gesichtspunkt einer mit der Variante IV verbundenen "Neuverlärmung" kann daher nicht gegen die Varianten I, II, III und V ins Feld geführt werden, nachdem diese zwangsläufig dazu zur Folge hätte, daß entlang dieser Trassen eine Lärmkonzentration stattfände, die die Nutzung dieses Raums im Hinblick auf bestimmte raumordnerische Aspekte (hier: Erholung und Landschaft) praktisch ausschloesse.

So liegen die Dinge jedoch hier. Die Stadt Lorsch und die Gemeinde Einhausen sind wegen der Nähe zur Autobahn A 67 und der Bundesstraße B 47 bereits heute in besonderem Maße von Verkehrslärm betroffen. Dies gilt nicht nur für die außerhalb der jeweiligen Ortskerne gelegenen Erholungsflächen (Lorschener Wald, Jägerburger Wald), sondern auch für die Erholungsflächen innerhalb des Ortskerns. Die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion der auf der Gemarkung der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen gelegenen Flächen durch die von der BAB 67 ausgehende Vorbelastung zeigt sich auch in den seit Jahren kontinuierlich sinkenden Übernachtungszahlen in der Stadt Lorsch. Diese gingen im Jahr 1999 im Vergleich zum Vorjahr um 19,3 % zurück. Im Zeitraum von Januar bis August 2000 sank die Anzahl der Übernachtungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nochmals um ca. 15 %. Da Lorsch als Standort der zum Weltkulturerbe der UNESCO zählenden Reichsabtei Lorsch über ein besonderes touristisches Profil verfügt, legen diese Zahlen nahe, daß der Rückgang des Tourismus maßgeblich durch die bestehende Lärmbelastung bedingt ist. Eine noch stärkere Verlärmung der Gemarkung der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen ist daher für beide Kommunen nicht hinnehmbar.

Die Bedeutung der Erholungsfunktion der durch die Varianten I, II, III und V beeinträchtigten Waldflächen wird durch die Beeinträchtigung der innerhalb des Ortskerns gelegenen Erholungsflächen noch gesteigert. So ist beispielsweise das Waldschwimmbad am Birkengarten bereits heute den Immissionen der Autobahn A 67 in derart hohem Maße ausgesetzt, daß es seine Erholungsfunktion nur noch einge-

schränkt erfüllen kann. Von umso größerer Bedeutung ist daher die Erhaltung der Waldflächen im Umfeld der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen, da diesen als Erholungsflächen somit noch größere Wichtigkeit zukommt.

VII. Sonstiges

1. Finanzielle Belastung der Allgemeinheit durch Folgekosten

Aus Sicht der betroffenen Kommunen ist insbesondere von Bedeutung, daß deren Feuerwehren für den Brand- und Katastrophenschutz in den Tunneln zuständig sind, deren Münder auf ihrer Gemarkung enden. Für die Stadt Lorsch und die Gemeinde Einhausen bedeutet dies eine zusätzliche Belastung.

Der Einsatz in Tunnelröhren erfordert eine besondere technische Ausrüstung, welche ausschließlich auf Bahnanlagen zum Einsatz kommen kann. So besteht für Einsätze in Tunneln ein Bedarf an Langzeitatenschutzgeräten, die bei Einsätzen im kommunalen Bereich in der Regel nicht erforderlich sind. Darüber hinaus müssen die Feuerwehren einer besonderen Ausbildung unterzogen werden, um den Anforderungen an einen Einsatz im Tunnel gewachsen zu sein. Kommunen, in deren Gemarkung ein Tunnel mündet, müssen die Geräte und die Ausbildung der Feuerwehrleute grundsätzlich auf eigene Kosten bereitstellen. Die DB AG beteiligt sich an der Beschaffung solcher Geräte nur zum Teil und begründet dies - unzutreffend - damit, bei diesen Geräten liege ein "kommunaler Doppelnutzen" vor.

Kruse, Brand- und Katastrophenschutz in Eisenbahntunneln, Februar 2002, S. 37

Bei der Prüfung der Raumverträglichkeit der Varianten sind daher auch diese Folgekosten zu berücksichtigen.

2. Verlegung des Kompostplatzes (Lorsch)

Nach der derzeitigen Planung der DB Netz AG führt die Trasse in den Varianten I, II, III und V unmittelbar über die Fläche, die von der Stadt Lorsch derzeit als Kompostplatz benutzt wird. Dieser müßte im Fall der Realisierung der Strecke verlegt werden, wobei zur Zeit auf der Gemarkung der Stadt Lorsch keine geeigneten Flächen für eine solche Verlegung zur Verfügung stehen. In ihren Unterlagen berücksichtigt die DB Netz AG diesen Gesichtspunkt nicht.

3. Verlegung des Hundeplatzes (Einhausen/Lorsch)

Schließlich ist zu berücksichtigen, daß nach der Planung der DB Netz AG die Varianten I, II, III und V unmittelbar über die Fläche führen werden, auf der der Hundeplatz der Gemeinde Einhausen liegt. Die entsprechenden Flächen befinden sich auf der Gemarkung der Stadt Lorsch, der Platz selbst wurde aber von der Gemeinde Einhausen angemietet. Die Nutzung des Platzes müßte völlig aufgegeben werden, ohne daß sich in Lorsch oder Einhausen Flächen als Ersatz anböten.

D.

Zusammenfassung

Die Stadt Lorsch und die Gemeinde Einhausen lehnen die Varianten I, II, III und V ab, da sie aus einer Reihe von Gründen nicht raumverträglich sind. Die wichtigsten sollen im folgenden nochmals kurz angesprochen werden:

1. Lärm

Die Stadt Lorsch und die Gemeinde Einhausen befinden sich in einem Raum, der schon heute in besonders großem Maße Lärmimmissionen ausgesetzt ist, insbesondere von der Autobahn A 67 und der Bundesstraße B 47 sowie von Flugzeugen. Im Rahmen der Überprüfung der Raumverträglichkeit eines Vorhabens ist diese Vorbelastung zu berücksichtigen.

Aus der Raumordnung ergeben sich Grenzen der (noch) verträglichen Nutzungen in einem Raum (Obermaß der Raumverträglichkeit) und vor allem auch Grenzen der (noch zumutbaren) Belastbarkeit der dort lebenden Menschen (Obergrenze der Sozialverträglichkeit). Wegen der angesprochenen Vorbelastung ist diese Grenze im Raum Lorsch/Einhausen schon heute erreicht. Eine weitere Verlärmung des Wohnumfeldes ist den Einwohnern der Gemeinden nicht zumutbar. Die von der DB Netz AG vorgelegte schalltechnische Untersuchung berücksichtigt die Vorbelastung nicht und verfehlt daher die Zielsetzung des Raumordnungsverfahrens.

Realisiert werden könnte die Planung allenfalls, wenn der Tunnel gegenüber der derzeitigen Planung deutlich verlängert werden würde, so daß er schon nördlich der Schwanheimer Brücke beginnt. Dies hätte jedoch wiederum äußerst negative und von der DB Netz AG nicht hinreichend untersuchte Auswirkungen auf die Grundwassersituation im Ried. Eine Realisierung der Varianten I, II, III und V kommt daher nicht in Betracht.

Im übrigen genügt die von der DB Netz AG vorgelegte schalltechnische Untersuchung richtiger Auffassung nach wegen der fehlenden Berücksichtigung der Vorbelastung auch nicht immissionsschutzrechtlichen Anforderungen.

Darüber hinaus ist die schalltechnische Untersuchung auch hinsichtlich der prognostizierten Auslastung der Trasse fehlerhaft. Die von der Trasse ausgehenden Lärmimmissionen werden daher deutlich höher ausfallen als in dem Gutachten angegeben. Berücksichtigt man, daß selbst die von der DB Netz AG vorgelegte schalltechnische Untersuchung für Einhausen zu dem Ergebnis kommt, daß dort die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung um bis zu 11 dB(A) überschritten werden, kann dies nur zur Annahme der Raumunverträglichkeit der Varianten I, II, III und V führen.

2. Grundwasser

Die Varianten I, II, III und V führen vor dem Hintergrund des wasserrechtlichen Besorgnisgrundsatzes zu nicht hinnehmbaren Gefährdungen von Trinkwasserschutzzonen. Die Verwirklichung der entlang der A 67 verlaufenden Varianten macht darüber hinaus eine Verlegung von Trinkwassergewinnungsanlagen des Wasserwerks II Pfungstadt erforderlich, die mit den Zielen der Regionalplanung Südhessens nicht vereinbar ist.

Der im Falle des Baus der entlang der A 67 verlaufenden Variante aus Lärmschutzgesichtspunkten erforderliche Tunnel führt zu bislang nicht hinreichend untersuchten Auswirkungen auf die Grundwassersituation des betroffenen Raumes.

3. Beeinträchtigung von FFH- und EG-Vogelschutzgebieten

Die Varianten I, II, III und V durchschneiden der Länge nach das FFH- und EG-Vogelschutzgebiet Jägersburger/Gernsheimer Wald und nehmen erhebliche Flächen innerhalb dieses Gebietes in Anspruch. Kein anderes der von der Variante IV beeinträchtigten FFH- oder EG-Vogelschutzgebiete wird in vergleichbarer Weise in Anspruch genommen. Vor dem Hintergrund der Regelung der §§ 34 Abs. 3 BNatSchG, 20d Abs. 3 HENatSchG (Vorliegen zumutbarer Planungsalternativen) erweisen sich die Varianten I, II, III und V als nicht raumverträglich.

4. Waldinanspruchnahme

Die Varianten I, II, III und V nehmen Waldflächen in weit größerem Umfang in Anspruch als die Variante IV. Vergleicht man die fünf zur Überprüfung stehenden "A-Varianten", so zeigt sich, daß die Variante IV eine Waldrodung auf einer Fläche von ca. 125 ha bis 200 ha erfordert. Die unter dem Gesichtspunkt der Waldinanspruchnahme günstigste der entlang der A 67 verlaufenden Trassenvarianten erfordert demgegenüber eine Rodung von 180 ha bis 290 ha Wald; die von der DB Netz AG bevorzugte Variante I B sogar 195 ha bis 315 ha. Von den zu rodenden Flächen wird ein Großteil im Regionalplan Südhessen 2000 als "Waldbereich, Bestand" dargestellt. Hierzu formuliert der Regionalplan Südhessen 2000 das Ziel, daß auf diesen Flächen die Walderhaltung Vorrang vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen hat. Wird dem Variantenvergleich bei dem im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durchzuführenden Zielabweichungsverfahren das ihm zukommende Gewicht eingeräumt, kann eine Zielabweichung in dem bei den Varianten I, II, III und V erforderlichen Umfang nicht zugelassen werden.

5. Verlagerungen innerhalb von Lorsch

Die Trasse nimmt unmittelbar heute zu Gewerbe- und Wohnzwecken genutzte Grundstücke innerhalb von Lorsch in Anspruch. Die von der Neubaustrecke ausgehenden Erschütterungen machen insbesondere eine Verlegung der Keilmann Sondermaschinenbau GmbH erforderlich. Dieser Betrieb beschäftigt zur Zeit ca. 80 Arbeitnehmer.

6. Fehlende Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs

Die Varianten I und II widersprechen wegen der fehlenden Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs den Zielen der Landes- und Regionalplanung. Ein Zielabweichungsverfahren ist insofern nicht möglich. Das Zielabweichungsverfahren zeichnet sich dadurch aus, daß von einem Ziel der Raumordnung in einem Einzelfall abgewichen wird, während das Ziel im übrigen bestehen bleibt. Wird das raumordnerische Ziel dagegen ganz aufgegeben, genügt ein Zielabweichungsverfahren nicht; in diesem Fall bedarf es vielmehr einer Änderung der Raumordnungspläne.

Im Falle der Realisierung der Varianten I und II würde das Ziel einer Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs in das Schnellbahnnetz der DB Netz AG endgültig aufgegeben. Die Abweichung vom Regional- und Landesentwicklungsplan führte damit nicht zu einer Abweichung von raumordnerischen Zielen in einem Einzelfall. Eine Vorbeifahrt am Hauptbahnhof Darmstadt erfordert daher eine förmliche Änderung des Landesentwicklungs- und Regionalplanes Südhessen 2000.

7. Variante B als Abweichung von den Zielen des Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg 2002

Der Landesentwicklungsplan des Landes Baden-Württemberg 2002 formuliert als ein Ziel der Landesplanung die Hochgeschwindigkeitsstrecke der DB Netz AG von Mannheim nach Frankfurt unter vollwertiger Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim zu verwirklichen. Die Variante B läuft diesem raumordnerischen Ziel zuwider.

Die DB Netz AG räumt in den Raumordnungsunterlagen selbst ein, daß im Fall der Realisierung der Variante B der Hauptbahnhofs Mannheim nur in das "erweiterte Hochgeschwindigkeitsnetz" integriert werde, was lediglich zu einer Aufrechterhaltung der *heutigen* Verkehrsverbindungen in Mannheim führen werde. Mit anderen Worten: Die Anbindung des Hauptbahnhofs Mannheim soll für die nächsten Jahrzehnte auf dem heutigen Niveau stagnieren, während die DB AG im übrigen eine deutliche Zunahme des Personenfernverkehrs prognostiziert. Die Variante B führt daher dazu, daß der Hauptbahnhof Mannheim seine Stellung als Knotenpunkt des deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes verlieren würde.

Sollte die DB Netz AG ergänzende Unterlagen vorlegen, bitten wir, uns diese zur Stellungnahme zuzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Pschera
Rechtsanwalt/Fachanwalt
für Verwaltungsrecht