

# BENDER HARRER KREVET

| Rechtsanwälte

BENDER HARRER KREVET Fahnenbergplatz 1 79098 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg  
Herrn LRDir Dieter Kowohl  
Referat 24 – Recht, Planfeststellung  
79083 Freiburg im Breisgau

Freiburg, den 22.11.2018

Unser Zeichen: 763/00 BU09 tb

Sekretariat: Sabine Wendschlag

Durchwahl: +49 761 2828759

E-Mail: s.wendschlag@bender-harrer.de

## ABS/NBS Karlsruhe-Basel

Planfeststellungsabschnitt 8.2, Freiburg – Schallstadt,  
frühe Beteiligung der Öffentlichkeit  
Strecke 4280 ABS / NBS-KM 195,889 bis 212,875

Sehr geehrter Herr Kowohl,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie wissen, vertreten wir die Gemeinde Schallstadt in dem o. g. Verfahren. Eine auf uns lautende Vollmacht kann auf Wunsch jederzeit nachgereicht werden.

Die Gemeinde Schallstadt ist mit der geplanten Trasse grundsätzlich einverstanden. In Einzelpunkten bestehen allerdings noch Bedenken. Die Gemeinde Schallstadt erhebt deshalb gegen die o. g. Planung

## EINWENDUNGEN:

### 1. Lärmschutz

Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass das Schallschutzkonzept – wie bislang vorgesehen – auf der Basis der schalltechnischen Untersuchung

BENDER HARRER KREVET  
Rechtsanwälte Partnerschaft mbB  
Sitz Freiburg  
Amtsgericht Freiburg PR 700018

### Freiburg

Prof. Dr. Bernd Bender (bis 2002)

Dr. Thomas Burmeister<sup>9</sup>

Dr. Bertolt Götte<sup>2, 5</sup>

Dr. Jörg Vogel<sup>1</sup>

Dr. Sebastian Seith<sup>9</sup>

Beate Pikolin

Dr. Jochen Scholz

Dr. Hellmut Götz<sup>8, 11</sup>

Cathrin Gehl, LL.M.<sup>1, 4</sup>

Dr. Anselm Rengshausen

Dr. Gianna Burret<sup>8</sup>

Dr. Patrick Heinemann

Of Counsel:

Prof. Dr. J. N. Stolterfoht<sup>8, 11</sup> (bis 2012)

Dr. Hansjochen Dürr

### Lörrach

Dr. Hermann Harrer<sup>8</sup> (bis 2017)

Dr. Reinhold Krevet (bis 2007)

Dr. Manfred Hauser<sup>11</sup> (bis 2015)

Heidrun McKenzie, M.C.L.<sup>5, 7</sup>

Horst Teichmanis<sup>1, 12</sup>

Dr. Ute Lusche<sup>8</sup>

Ulrich Lusche

Dr. Stefan Baum, M.A.E.S.<sup>6</sup>

Meike Kuhn<sup>7</sup>

Marion Strolka<sup>1</sup>

Simone Schumann<sup>7</sup>

Dr. Gerhard Hölzlwimmer<sup>3</sup>

Martin Schwind<sup>1</sup>

Kathrin Hüskes, LL.M.<sup>10</sup>

Dr. Dominic Roth

Christian Gemp

### Karlsruhe

Martin Eichler

Dr. Dr. Jörg Maurer

Birgit Roth-Neuschild<sup>6</sup>

Cornelia Betz

Lars Anderson

### Pforzheim

Horst Teichmanis<sup>1, 12</sup>

Dr. Marc Pfirmann

Michael Rohlfing<sup>9</sup>

Dr. Fabian Schmeisser<sup>1</sup>

Steffen Barth<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Fachanwalt für Arbeitsrecht

<sup>2</sup> Fachanwalt für Bank- und Kapitalmarktrecht

<sup>3</sup> Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

<sup>4</sup> Fachanwalt für Familienrecht

<sup>5</sup> Fachanwalt für gewerblichen Rechtsschutz

<sup>6</sup> Fachanwalt für Informationstechnologierecht

<sup>7</sup> Fachanwalt für Internationales Wirtschaftsrecht

<sup>8</sup> Fachanwalt für Steuerrecht

<sup>9</sup> Fachanwalt für Verwaltungsrecht

<sup>10</sup> Solicitor [England and Wales]

<sup>11</sup> Steuerberater

<sup>12</sup> Zulassungskanzlei Lörrach

### Freiburg

Fahnenbergplatz 1

79098 Freiburg

Telefon +49 761 28287-0

Fax +49 761 28287-55

### Lörrach

Humboldtstraße 3

79539 Lörrach

Telefon +49 7621 4099-0

Fax +49 7621 4099-40

### Karlsruhe

Karlstraße 52

76133 Karlsruhe

Telefon +49 721 959794-0

Fax +49 721 959794-60

### Pforzheim

Zerrennerstraße 11

75172 Pforzheim

Telefon +49 7231 39763-0

Fax +49 7231 39763-10

[www.bender-harrer.de](http://www.bender-harrer.de)

vom 22.07.2016 umgesetzt wird, dem die Zugzahlprognose für das Jahr 2025 zugrunde liegt.

Nach dem Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin für den PfA 8.2 vom Mai 2018 soll dem Lärmschutzkonzept nunmehr eine Zugzahlprognose für das Jahr 2030 und nicht, wie mit dem Projektbeirat vereinbart, für das Jahr 2025 zugrunde gelegt werden.

Erläuterungsbericht PfA 8.2 vom Mai 2018, S. 30.

Das bisher von der Vorhabenträgerin vorgelegte und auf den 22.07.2016 datierende Lärmschutzkonzept bezog sich auf die für das Jahr 2025 vom BMVI prognostizierten Zugzahlen. Dieses Lärmschutzkonzept entsprach den Vereinbarungen mit dem Projektbeirat. Für das Jahr 2030 prognostiziert das BMVI für diesen Streckenabschnitt dagegen deutlich geringere Zugzahlen pro Tag. Hieran orientiert sich nunmehr der Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin vom Mai 2018; dementsprechend will die Vorhabenträgerin nunmehr die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes verringern. Für den Ortsteil Mengen der Gemeinde Schallstadt bedeutet dies insbesondere, dass die geplante Lärmschutzwand nunmehr durchgehend in einer Höhe von lediglich 4 m errichtet werden soll.

Erläuterungsbericht PfA 8.2 vom Mai 2018, S. 33.

Gegenüber der ursprünglichen Planung, die eine überwiegend 5 m hohe Lärmschutzwand vorsieht, verringert sich die Fläche der Schutzwand von ehemals 4385 m<sup>2</sup> auf nur noch 3828 m<sup>2</sup>. Das entspricht einer Verringerung um rund 13 %.

Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass geänderte Zugzahlen zu keiner Reduzierung des Umfangs des übergesetzlichen Lärmschutzes führen dürfen. Es ist zu vermeiden, dass in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten am Oberrhein bei der Berechnung des Lärmschutzes unterschiedliche Zugzahlen zugrunde gelegt werden. Die Planungsabschnitte PfA 8.1 und 8.2 sind als Güterumfahrung Freiburg eng miteinander verknüpft. Sie waren im Projektbeirat zur Kernforderung 3 zusammengefasst. Für beide Teilbereiche sind einheitlich die Zugzahlen von 2025 zugrunde zu legen. Dem kann nicht entgegengehalten werden, das Eisenbahnbundesamt (EBA) würde Lärmschutzkonzepte nur genehmigen, wenn die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden und bei der Schallberechnung aktuelle Zugzahlen verwendet werden. Denn die Berechnung des übergesetzlichen Lärmschutzes richtet sich nicht nach dem Gesetz, sondern nach den Beschlüssen des Bundestages und den getroffenen Vereinbarungen über die Berechnungsmethode im Jahr 2016. Den Bundestagsbeschlüssen lagen eindeutig die Zugzahlen der Prognose 2025 zugrunde. Der gesetzlich vorgesehene Schallschutz bezeichnet lediglich das gesetzliche Maß, auf das die Betroffenen einen Anspruch haben. Die Vorhabenträgerin muss nicht zwingend lediglich den gesetzlich berechneten Schallschutz vorhalten. Sie ist berechtigt, freiwillig ein hö-

heres Maß an Schallschutz zu gewähren. Aufgrund der grundsätzlichen Zulässigkeit des überobligatorischen Schallschutzes können auch die Zugzahlen als feststehend angenommen werden, um konfliktbehaftete nachträgliche Änderungen am Umfang des Schallschutzes zu vermeiden. Diese Auffassung wird vom regionalen Begleitgremium Güterumfahrung Freiburg in vollem Umfang geteilt.

Die Verringerung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Mengen ist aus Sicht der Gemeinde Schallstadt auch sachlich nicht zu rechtfertigen. Denn die Länge der Züge ist in gleicher Weise schalltechnisch relevant wie deren durchschnittliche tägliche Anzahl.

*Menius/Matthews, Bahnbau und Bahninfrastruktur,  
9. Aufl. 2017, S. 298.*

Die Prognose für das Jahr 2025 geht von einer durchschnittlichen Güterzuglänge von 600 m, die für das Jahr 2030 dagegen von durchschnittlich 700 m Länge aus. Zudem steigt nach der Prognose die Anzahl der Betriebstage von 255 im Jahr 2025 auf 285 im Jahr 2030. Aus diesen Umständen ergibt sich eine Steigerung der für die Lärmbelastung maßgeblichen Gesamtgüterzuglängen pro Betriebsjahr von ursprünglich 48.501 km auf nunmehr 52.668 km, also um etwas mehr als 7,9 %. Dabei ist noch völlig unberücksichtigt, dass nach der vom BMVI in Auftrag gegebenen Verkehrsverflechtungsprognose 2030 für die Zukunft allgemein mit einer weiteren Zunahme des Schienengüterverkehrs zu rechnen ist.

*Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Zusammenfassung der Ergebnisse, S. 8 f.*

Diese Sachlage rechtfertigt also keinesfalls, die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes gegenüber der bisherigen (mit dem Projektbeirat abgestimmten) Planung zu verringern.

## **2. Feinstaubbelastung**

Die der Gemeinde Schallstadt drohende Feinstaubbelastung ist ausweislich des Erläuterungsberichts vom Mai 2018 nicht ansatzweise fachgerecht untersucht und prognostiziert worden. Nach Aussage des Erläuterungsberichts zum PfA 8.2 vom Mai 2018 mangelt es an Anhaltspunkten für unzumutbare Feinstaubimmissionen. Denn aktuellen Studien zufolge trage der Schienenverkehr lediglich zu 4 % bis maximal 6 % aller Emissionen von Feinstaub der Kategorie PM10 (Partikelgröße bis 10 µm / Ablagegeschwindigkeiten kleiner als 1 mm/s) bei.

Diese pauschale Darstellung bedarf jedoch noch einmal einer fachlich detaillierten Überprüfung.

- a) Geht man von einer Ablagegeschwindigkeit von 1 mm/s Sekunde aus und berücksichtigt zusätzlich den regelmäßigen Verkehr von Güterzügen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 120 km/h, so ist damit zu rechnen, dass sich die Partikel mehr als eine Viertelstunde in der Luft befinden und in dieser Zeit über das Gemeindegebiet verweht werden können. Das Gleiche gilt für Staub, der sich im Gleisbett bereits abgelagert hat, da dieser von den jeweils nachfolgenden Zügen erneut aufgewirbelt werden wird. Denn lediglich von dem Schottermaterial selbst rühren keine PM10-Emissionen her.

*Jürg Heldstab/Natascha Kljun, PM10-Emissionen Verkehr,  
Teil Schienenverkehr, Schlussbericht vom 10.01.2007,  
S. 39, Anlage 1.*

- b) Bisher ist der Einsatz von Diesellokomotiven nach den Planfeststellungsunterlagen auf dem Streckenabschnitt nicht ausgeschlossen. Die aus dem Bahnverkehr resultierende Dieselfeinstaubbelastung stellt für die davon konkret betroffene Bevölkerung eine sehr viel größere Gesundheitsgefahr dar als die Feinstaubemissionen des Dieselkraftfahrzeugverkehrs.

- (1) Entgegen der Darstellung der Vorhabenträgerin lässt sich aus dem Anteil des Schienenverkehrs an allen bundesweiten Feinstaubimmissionen zunächst einmal keinerlei Aussage darüber ableiten, wie die Feinstaubbelastung konkret entlang der Rheintalstrecke im Bereich der Gemeinde Schallstadt ausfallen wird.
- (2) Darüber hinaus verfügen Dieselschienenfahrzeuge in Deutschland im Allgemeinen in weiten Teilen über keine oder zumindest nur über technisch längst veraltet Rußpartikelfilter. Auch abgastechisch gesehen stellt sich die Situation hier also deutlich schlechter dar als bei den Dieselkraftfahrzeugen.

So teilte die Bundesregierung am 30.05.2018 auf eine Kleine Anfrage von FDP-Abgeordneten des Deutschen Bundestages mit, dass Partikelfilter für dieselbetriebene Schienenfahrzeuge erst ab 1999 mit dem Standard UIC I verbindlich vorgeschrieben wurden. Sämtliche zuvor in den Verkehr gebrachten Dieselschienenfahrzeuge benötigen somit rechtlich keinen Partikelfilter. Ab dem Jahr 2003 galt die neue Grenzwertstufe UIC II, ab 2007/2009 der Standard UIC IIIA und ab 2012 galten schließlich die Grenzwerte des UIC III B-Standards.

Von den 2380 dieselbetriebenen Schienenfahrzeugen der Deutschen Bahn AG sind daher 931 nicht mit Rußpartikelfiltern ausgestattet. Das entspricht einem Anteil

von mehr als 39 %. Weitere 774 Dieselschienenfahrzeuge der Deutschen Bahn AG erfüllen lediglich den ältesten aller Russpartikelstandards UIC I aus dem Jahr 1999, was einem Anteil von weiteren 33 % entspricht. Nur 283 Fahrzeuge halten die aktuellen Richtwerte des UIC IIIB-Standards ein; das entspricht lediglich 11,9 % aller Dieselschienenfahrzeuge.

BT-Drs. 19/2378, S. 1 f.

- c) Speziell im Bereich der Gemeinde Schallstadt ist zudem auch mit erhöhten Metallfeinstaubbelastungen aufgrund von Bremsvorgängen und Kurvenfahrten zu rechnen. Unmittelbar im Bereich des Südportals des Mengener Tunnels bestehen starke Steigungsunterschiede zwischen -4 und +2,5 %, welche die Züge zu Bremsvorgängen zwingen. Die bahnbedingten PM10-Emissionen bestehen zu 75 % aus Eisen. Neben Eisen sind im bahnverursachten PM10 auch Kupfer, Mangan und Chrom vorhanden. Nach Eisen hat Kupfer dabei mit 3 % den größten Anteil.

*Jürg Heldstab/Natascha Kljun*, PM10-Emissionen Verkehr,  
Teil Schienenverkehr, Schlussbericht vom 10.01.2007,  
S. 39, **Anlage 1**.

Wegen dieses erheblichen Metallanteils im Feinstaub muss bei einer fachgerechten Prognose daher auch die elektromagnetische Wirkung der Oberleitung mitberücksichtigt werden.

Nach alledem bestehen durchaus gewichtige Anhaltspunkte dafür, dass es zu signifikanten Feinstaubbelastungen entlang der Strecke kommen wird. Dies gilt jedenfalls dann, wenn der Einsatz von Diesellokomotiven im PfA 8.2 nicht ausgeschlossen wird. Die Gemeinde Schallstadt regt daher an, die Unbedenklichkeit des Vorhabens auch in Hinblick auf mögliche Feinstaubbelastungen durch Einholung entsprechender Fachgutachten zu bestätigen. Lediglich pauschale Aussagen und Mutmaßungen, wie sie die Ausführungen im Erläuterungsbericht zum PfA 8.2 vom Mai 2018 darstellen, genügen hierfür nicht.

### **3. Brand- und Katastrophenschutz am Mengener Tunnel**

Es bestehen in mehrerlei Hinsicht gravierende Bedenken, ob das Brand- und Katastrophenschutzkonzept für den Mengener Tunnel hinreichend ist.

Zum einen erfüllt der vorgesehene Rettungsplatz am Südportal des Mengener Tunnels, wie er im Detailplan für den Abschnitt NBS-km 210,893 bis 211,795 der Anlage 2 zum Erläuterungsbericht vom Mai 2018 vorgesehen ist, lediglich die Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln des Eisenbahn-

bundesamts vom 01.07.1997. Dies entspricht nicht dem Stand der Technik. Die aktuelle gleichnamige Vorschrift datiert auf den 01.07.2008; sie setzt insbesondere die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich Sicherheit in Eisenbahntunneln im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (TSI-SRT) vom 20.12.2007 um.

Zum anderen nimmt die vorgelegte Planung für den Südausgang des Mengener Tunnels Abstand von den bisher geplanten Lärmschutzwällen, die durch eine Geländemodellierung mit Polsterwänden errichtet werden sollten. Stattdessen sind dort nunmehr Lärmschutzwände vorgesehen. Dies erschwert jedoch die Realisierbarkeit von Rettungs- und Brandbekämpfungsmaßnahmen:

Der Tunnel soll mit einer Neigung von -4 ‰ in Südrichtung ausgeführt werden, so dass Schienenfahrzeuge auch bei Ausfall des Antriebs aus dem Tunnel in Richtung Rettungsplatz rollen können. Dort sollen Züge dann im Idealfall zum Stehen kommen und die Rettungsmaßnahmen, der Löschangriff etc. eingeleitet werden. Wenn sich in diesem Bereich keine befahrbaren Wälle, sondern Lärmschutzwände befinden, so werden diese ein erhebliches Hindernis für Rettungskräfte darstellen. Wegen der weiteren Einzelheiten verweisen wir auf die aktualisierte fachliche Stellungnahme des Diplomphysikers Rolf Weidemann (Stand Juni 2018).

*Dipl.-Phys. Rolf Weidemann, Katastrophenschutz am Südportal des Mengener Tunnels, Stand: Juni 2018, Anlage 2.*

#### **4. Geländemodellierung**

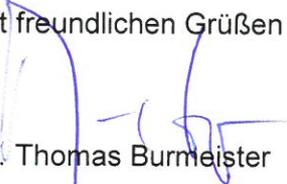
Die Gemeinde Schallstadt regt an, zur landschaftsgerechten Einbindung der Trasse eine Geländemodellierung entsprechend dem beigefügten Lageplan „Variantendarstellung Geländeauffüllung“ vorzunehmen und diese Geländemodellierung zugleich so auszugestalten, dass sie als eingriffsnahe naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme angerechnet werden kann. Hierzu sollten Erdaushubmassen aus dem Mengener Tunnel verwendet werden, um lange Transportwege zu vermeiden und damit zu gleich die Kosten niedrig zu halten. Dies sollte auch im Rahmen des Bodenverwertungs- und entsorgungskonzepts so aufgenommen werden.

Die Gemeinde Schallstadt regt weiter an, dass zu einer solchen multifunktionalen Ausgestaltung der Geländemodellierung zusätzlich eine Stellungnahme des Landschaftserhaltungsverbands Breisgau-Hochschwarzwald eingeholt wird. Bei einer Geländemodellierung, die zugleich als naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme dient, hält es die Gemeinde

Schallstadt für geboten, dass die notwendigen Kosten für die Pflege und Instandhaltung der Geländemodellierung von der Vorhabenträgerin getragen werden.

Dabei birgt die Errichtung der Wälle auch Vorteile für die Vorhabenträgerin. So können die Wälle als erforderliche Ausgleichsflächen berücksichtigt werden, sofern die Vorhabenträgerin sich verpflichtet, die Pflege und Instandhaltung zu übernehmen oder zumindest deren Kosten zu tragen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Thomas Burmeister  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht



Dr. Patrick Heinemann  
Rechtsanwalt