

Bürgerinitiative Hagsfeld Zweigleisig
Björn Stieler
Zwickauer Straße 7
76139 Karlsruhe

Tel. 0721 / 683205
bjoern.stieler@hagsfeld-zweigleisig.de

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn Alexander Dobrindt
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Mittelrheinstudie@bmvi.bund.de

Karlsruhe, 15. April 2015

Konsultation zur Korridorstudie Mittelrhein

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

mit Veröffentlichung der Korridorstudie "Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe" haben Sie ein Konzept zur Diskussion gestellt, das als Rahmenplanung für die künftige Ausrichtung der Infrastrukturinvestitionen für die Ertüchtigung des Schienennetzes dienen soll. Besonderer Schwerpunkt der Studie sollten Antworten auf die Frage sein, wie eine künftige Belastung durch den transeuropäischen Personen- und Schienengüterverkehr bewältigt werden kann.

Aufgabenstellung dieser Studie ist die Entwicklung eines neuen Zielkonzeptes für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, an das u.a. die folgende Anforderung zu stellen ist: "**Entlastung der Anwohner an den Bestandsstrecken** vom Schienenlärm durch Bündelung des Schienengüterverkehrs auf autobahnparallelen Neubaustrecken" (o.g. Studie, S.1).

Diese Anforderung wird im Streckenabschnitt zwischen Molzau und Karlsruhe durch den empfohlenen viergleisigen Ausbau **sogar ins Gegenteil verkehrt!**

Alternativlos ohne weitere Untersuchung und Begründung wird mit der Studie vorgeschlagen, die Kapazitäten in den bebauten Ortslagen von Karlsruhe-Hagsfeld sowie in benachbarten Städten und Gemeinden auf 662 Güterzüge pro Tag zu verdreifachen (o.g. Studie, Tabelle 13-2). Während die Zulaufstrecken weitgehend durch Neubaustrecken entlang von Autobahnen in ihrer Kapazität gesteigert werden, sollen im Abschnitt zwischen Molzau und Karlsruhe diese erheblichen Mehrbelastungen auf einer bestehenden Strecke durch bebaute Gebiete abgewickelt werden.

Die bislang für Personen- und Güterverkehr genutzte zweigleisige Strecke soll um zwei weitere Gleise für den Personen- und Güterverkehr ergänzt werden. So werden erhebliche zusätzliche Belastungen und Emissionen in schutznotwendige von Menschen bewohnte Bereiche eingetragen. Mit der parallel verlaufenden Stadtbahnstrecke steht eine dafür erforderliche Trassenbreite in vielen Querschnitten von Hagsfeld gar nicht zur Verfügung.

Wir haben uns zur **Bürgerinitiative Hagsfeld Zweigleisig** zusammengeschlossen und kommen nach inhaltlicher Auseinandersetzung mit der Studie zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

- (1) Städtebauliche Einbindung:
Eine Führung der Ausbautrasse durch Hagsfeld ist baulich nicht möglich und schon gar nicht mit städtebaulichen Ansprüchen vereinbar. Die Gemeinschaft würde erheblichen Schaden nehmen.
- (2) Varianten / Alternativrouten
Insbesondere für den Abschnitt zwischen Mannheim und Karlsruhe wurden keine hinreichenden Alternativen z.B. durch den Bau einer ortsfernen Neubaustrecke oder der abschnittsweisen Führung im Tunnel eingebracht.
Verstärkte Investitionen und weitergehende Förderung der umweltfreundlichen Alternativen, wie des abschnittsweisen Transports durch Binnenschiffe bis Karlsruhe-Rheinhafen, wurden nicht als alternative Variante in Betracht gezogen.
- (3) Bewertungsverfahren
Das Bewertungsverfahren beinhaltet den Aspekt Lärm nur im Bereich zwischen Frankfurt und Mannheim in Form von Nutzen durch Verlagerungen von den dortigen Bestandsstrecken auf die geplante Neubaustrecke. Der erhebliche negative Nutzen zusätzlicher Lärmbelastungen entlang der Ausbaustrecke Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe wird hingegen nicht berücksichtigt. Ebenfalls werden die Belastungen und Risiken für Anlieger an Ausbaustrecken sowie die erschwerten Bedingungen und erhöhten Aufwände bei Durchfahrung von Siedlungsgebieten nicht hinreichend abgebildet.
- (4) Bewertungsergebnisse
Die Kostenschätzung für die Ausbaumaßnahme zwischen Molzau und Karlsruhe wurde von 475,9 Mio. EUR auf rd. 800 Mio. EUR erhöht. Somit wird der Nutzen-Kosten-Faktor von über 1 nicht mehr erreicht.
- (5) Kostenansätze für den Bau der Strecke
Die Durchfahrung von städtischen Gebieten erfordert Schutzmaßnahmen mit damit verbundenen erhöhten Kosten. Dieser kostenrelevante Aspekt wurde in der Studie nicht besonders berücksichtigt.
Die Anhebung der Kostenschätzung von 475,9 Mio. EUR auf rd. 800 Mio. EUR wird als zu gering anzusehen und sollte transparent dargestellt werden.
- (6) Verlorene Investitionen
Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen und Bahnanlagen müssten beim Ausbau der Strecke rückgebaut und durch andere ersetzt werden. Diese verlorenen Kosten der vormaligen Investitionen sind bei einem Variantenvergleich zu berücksichtigen.
- (7) Unfallrisiko
Die hohe Frequenz im Güterverkehr vervielfacht das Risiko für Personen im Bahnsteigbereich und für die Anwohner. Die Gefahren und Risiken aus kombinierter Nutzung von Bahntrassen für den Personen- und Güterverkehr, dem Transport von Gefahrgütern und das erhöhte Unfallrisiko bei Weichenverbindungen wurden in der Studie als Aspekt nicht berücksichtigt.
- (8) Bauschäden durch Erschütterung und Vibrationsbelastung
Grundgesetzlich geschützte Werte auf Unversehrtheit (Gesundheit) und Eigentum werden durch die Belastung in Hagsfeld während der Bauzeit und dem anschließenden Betrieb mit seinen Vibrationsauswirkungen und der Lärmbelastung nicht beachtet.
- (9) Wertverlust von Eigentum
Die Immobilien der Anlieger erleiden erheblichen Wertverlust. Dies wird in der Studie nicht hinreichend berücksichtigt.
- (10) Verlust der Lebensräume geschützter Arten
Im engeren Umfeld des Trassenkorridors durch Hagsfeld haben zwischenzeitlich gefährdete Tierarten ihren Lebensraum gefunden. Durch maßgebliche Verkleinerung bzw. durch die Zerstörung dieser Lebensräume ist deren Existenz dort bedroht.

Daher fordern wir Sie auf, für den Teilraum zwischen Mannheim und Karlsruhe geeignete menschen-, umfeld- und umweltverträgliche Lösungen zu suchen und in die weitere Planung zum Bundesverkehrswegeplan einzubringen. Die fehlenden Aspekte in der Studie sind zu ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading "Björn Stieler". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Björn Stieler - Sprecher der Bürgerinitiative Hagsfeld Zweigleisig

Anlage
Stellungnahme zu Einzelaspekten der Korridorstudie

Anlage

Stellungnahme zu Einzelaspekten der Korridorstudie

(1) Städtebauliche Einbindung

Sachverhalt

Der in dem Gutachten als einzige "langfristig belastbare Lösung" benannte viergleisige Ausbau der DB-Strecke zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe führt in Karlsruhe-Hagsfeld unter Berücksichtigung der Stadtbahn zu einer sechsgleisigen Trasse mit einer Breite von über 36 m.

Der Wechsel der Stadtbahn von West- in Ostlage ist zwangsläufig mit einem Kreuzungsbauwerk auszubilden, das aufgrund der Konstruktionsbreiten und jeweils seitlichen Rettungswegen noch zusätzlichen Raumbedarf hat. Durchgängige Lärmschutzwände erfordern, dass in regelmäßigen Abständen Fluchttüren angeordnet werden und dass zur Entfluchtung jeweils hinter den Lärmschutzeinrichtungen Sammelflächen hergestellt werden. Unter Berücksichtigung der für die Unterhaltungsmaßnahmen der Lärmschutzeinrichtung erforderlichen Betriebswege, ist von einer über 40 m breiten Trasse auszugehen. Der dafür erforderliche Raum steht in vielen Querschnitten von Hagsfeld nicht zur Verfügung.

Die Führung einer über 40 m breiten Verkehrsstraße durch Hagsfeld mit beidseitiger Einrahmung von Lärmschutzwänden ist baulich nicht möglich und schon gar nicht städtebaulich zu integrieren. Die Auswirkungen der physischen wie auch optischen Trennung des Stadtteils in zwei Teile haben massive Auswirkungen auf die städtebauliche und gestalterische Struktur des Stadtteils.

Forderung

Der viergleisige Ausbau der DB-Trasse in Hagsfeld ist baulich nicht möglich und städtebaulich verträglich nicht umsetzbar. Insofern sind alternative Trassenführungen abseits von Ortslagen oder ggf. auch in Tunnellage zu prüfen und in einer zu erweiternden "Korridorstudie" zu betrachten.

(2) Varianten / Alternativrouten

(2/1) Ergebnisoffene Untersuchung von Varianten

Sachverhalt

Für die überlasteten Streckenabschnitte zwischen Mannheim und Karlsruhe wurde ausschließlich auf eine bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 und in der Bedarfsplananalyse als Maßnahme 34a vorgesehene Maßnahme "ABS Molzau–Graben-Neudorf–Karlsruhe" des weiteren Bedarfs zurückgegriffen. Damit wird die Studie dem Anspruch nicht gerecht, in einem offenen Verfahren nach geeigneten Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Forderung

Die Korridorstudie muss ergebnisoffen um die Untersuchung von Varianten für den Streckenabschnitt Molzau–Graben-Neudorf–Karlsruhe ergänzt werden. Insbesondere sind, wie auch nördlich von Mannheim erfolgt, Neubaustrecken-Varianten zu prüfen und in die Analyse einzubeziehen.

Link:

Bundesverkehrswegeplan 2003

http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/2003/bundesverkehrswege-plan-2003-beschluss-der-bundesregierung-vom-02-juli-2003.pdf?__blob=publicationFile

TEN-T – Korridore

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/corridors_png/C6_rhine_alpine.pdf

Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen

http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Internetredaktion/bedarfsplan-de.pdf?__blob=publicationFile

(2/2) Alternativer Transport auf den Wasserstraßen

Sachverhalt

Die Prognoseannahmen zum Schienengüterverkehr sind unzutreffend, da im Bereich der Binnenschifffahrt zwischen Rotterdam und Karlsruhe-Rheinhafen noch umfassende Kapazitäten bestehen, für die gemäß den verkehrspolitischen Vorgaben und dem Hafenkonzentrat der Bundesregierung Ausbaunotwendigkeit mit erheblichem Steigerungspotenzial besteht.

Insofern handelt es sich bei dem Ausbau der Schieneninfrastruktur um eine unnötige parallele Finanzierung und Förderung von Infrastrukturmaßnahmen. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der mit den empfohlenen Maßnahmen der Korridorstudie unterstellt wird, ist deshalb nicht zutreffend. Der Transport auf den Wasserstraßen hingegen ist wirtschaftlicher und - mit wesentlich geringeren nachteiligen Auswirkungen des Transportes - insgesamt energieeffizienter und hinsichtlich Lärm- und Schadstoffausstoß umweltverträglicher.

Forderung

Eine Alternativenprüfung zu den Potenzialen hinsichtlich des Transportes mit Schiffen zu den Rheinhäfen hat zu erfolgen, da dieser Transportweg aufgrund der geringeren Umweltauswirkungen bevorzugt zu nutzen ist. Die Verpflichtung bei öffentlichen Haushalten zur sparsamen Haushaltsführung verbietet die unnütze parallele Förderung konkurrierender Projekte.

(3) Bewertungsverfahren

Sachverhalt

"Eine der wesentlichen Zielsetzungen des zu entwickelten Konzeptes für den Infrastrukturausbau im engeren Untersuchungsgebiet ist die Entlastung der Bestandsstrecken (Riedbahn, Main-Neckar-Bahn und die Strecke Mainz – Worms – Ludwigshafen im Zentralkorridor sowie die links- und rechtsrheinische Strecke im Nordkorridor) vom nächtlichen Schienengüterverkehr." (o.g. Studie, Kapitel 3.4.3).

Diese Auflistung der zu entlastenden Bestandsstrecken und das Fehlen der ebenfalls im engeren Untersuchungsbereich liegenden Strecke Mannheim – Karlsruhe zeigt, dass beim Thema Lärm mit unterschiedlichem Maß gemessen wird. Besonders deutlich wird dieses methodische Defizit, wenn man berücksichtigt, dass der viergleisige DB-Ausbau dieser Strecke statt zu einer Entlastung vom Güterverkehr sogar zu einer deutlichen Mehrbelastung führt. Daraus resultiert ein erheblicher negativer Nutzen, der aber an keiner Stelle der Studie berechnet wird. Die nördlich von Mannheim durch Verlagerungen auf die Neubaustrecke Rhein/Main – Mannheim zu erwartenden verminderten Geräuschbelastungen werden jedoch in die wirtschaftlichen Analysen einbezogen.

Auch andere Raumwiderstände, wie Schäden und Belastungen sowie Wertminderung von Immobilien, Gesundheitsschäden, etc. durch Baumaßnahmen, Emissionseintrag oder Unfallereignisse werden in der Studie nicht berücksichtigt.

Der in der Korridorstudie genutzte Bewertungsansatz ist unvollständig und bevorzugt so systematisch Varianten in angebauten Siedlungsbereichen.

Forderung

In das Bewertungsverfahren muss auch der negative Nutzen durch erhebliche Kapazitätserhöhungen im Güterverkehr und daraus resultierende erhöhte Lärmbelastungen im Bereich zwischen Mannheim und Karlsruhe integriert werden. Eine mit dem Vorgehen im Zentralkorridor vergleichbare Bewertung des viergleisigen Ausbaus der Strecke Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe einerseits und alternativer ortsferner Trassenführungen andererseits ist unbedingt zu ergänzen.

Das Bewertungsverfahren im Variantenvergleich muss außerdem Aspekte wie Schäden und Belastungen sowie Wertminderung von Immobilien, Gesundheitsschäden, etc. durch Baumaßnahmen, Emissionseintrag oder bei Unfallereignissen berücksichtigen.

(4) Bewertungsergebnisse

Sachverhalt

Die Bewertung der Maßnahme 34a "ABS Molzau–Graben-Neudorf–Karlsruhe" in "Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (2010)" ergibt gemäß Tabelle 9.27-5 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 bei monetären Nutzen von 682,2 Mio. EUR und Kosten von rund 475,9 Mio. EUR. Die Kosten wurden gemäß der Korridorstudie (S. 81) auf rd. 800 Mio. EUR erhöht, so dass davon auszugehen ist, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf unter 1 sinkt.

Forderung

Es ist offensichtlich, dass sich für die Maßnahme 34a "ABS Molzau–Graben-Neudorf–Karlsruhe" aufgrund der gestiegenen angenommenen Investitionskosten kein hinreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis mehr ergibt. Bei einer weiteren zu erwartenden Kostenmehrung, die sich aus der Durchfahrung dicht bebauter Gebiete ergibt, trifft dies umso mehr zu.

Die Korridorstudie setzt alternativlos auf eine nicht wirtschaftliche Maßnahme. Weitere Alternativen sind daher zwingend zu untersuchen.

(5) Kostenansätze für den Bau der Strecke

(5/1) Erhöhte Schutzmaßnahmen

Sachverhalt

Die Durchfahrung von städtischen Gebieten erfordert erhöhte Schutzmaßnahmen wie stadtgestalterisch integrierte Lärmschutzwände, Einhausungen, Untertunnelung, überwachtes Gleis, Dämpfungselemente gegen Vibrationsübertragung, etc.. Es ist nicht ersichtlich, ob und in welchem Umfang dieser kostenrelevante Aspekt in der Studie berücksichtigt wurde. Die Variantenuntersuchung ist daher in der Darstellung der volkswirtschaftlichen Wirkung zu bezweifeln.

Forderung

Bei Baumaßnahmen sind zum Schutz der Bevölkerung vor Emissionen hochwertige stadtgestalterisch integrierte Elemente einzusetzen. Für Hagsfeld wird gefordert, die bisherigen begrünten Schutzeinrichtungen zu erhalten und neue Anlagen zum Schallschutz entsprechend (wie z.B. begrünte Gabionenwände) auszubilden.

(5/2) Erhöhte Ausgleichszahlungen

Sachverhalt

Der Schwerverkehr zur Durchführung einer Baumaßnahme in der Ortslage in Hagsfeld führt zu Schäden an Straßen und Borden.

Forderung

Es sind erhöhte Ausgleichszahlungen gegenüber den Ansätzen bei Baumaßnahmen im außerörtlichen Bereich vorzusehen. Diese erhöhten Ansätze sind auch in dem Vergleich von Varianten zu berücksichtigen.

(5/3) Höhere Kostenschätzung

Sachverhalt

Die Kostenschätzung für die Ausbaustrecke im bebauten Umfeld scheint auch mit rd. 800 Mio. EUR zu gering angesetzt.

Forderung

Die Kostenannahme ist gegenüber der Öffentlichkeit transparent darzustellen.

(6) Verlorene Investitionen

Sachverhalt

Die vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen und Bahnhofsanlagen entlang der Bahntrasse in Hagsfeld sind in ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer noch nicht abgeschrieben. Durch die Mehrbelastung und ggf. den erhöhten Platzbedarf durch den Ausbau der Strecke müssen diese teilweise abgerissen und durch andere Anlagen ersetzt werden.

Forderung

Die verlorenen Kosten der vormaligen Investition sind beim Variantenvergleich zu berücksichtigen und stellen einen volkswirtschaftlichen Schaden dar. Die Verpflichtung bei öffentlichen Haushalten zur sparsamen Haushaltsführung verbietet unnütze verlorene Investitionen.

(7) Unfallrisiko

(7/1) Gefahrguttransport

Sachverhalt

Mit dem Transport auf dem Schienenweg durch angebaute Gebiete sind erhebliche Risiken verbunden (vgl. Unfall mit Gefahrgut in Düsseldorf Gerresheim am 02.07.2013)

Forderung

Der Transport von Gefahrgütern ist hinsichtlich des Risikos für die Bevölkerung abzuschätzen. Hierbei ist der Transport auf dem Wasserweg, dem Lkw sowie auf Gleisstrassen einschließlich kombinierter Verkehre sowie von Umfahrungswegen bebauter Gebiete gegenüber zu stellen. Insofern sind auch eigene Güterverkehrsstrassen und Neubaustrecken außerhalb der Siedlungsgebiete nochmals ergänzend in das Untersuchungsprogramm aufzunehmen. Eine fehlende Betrachtung würde einen erheblichen Abwägungsfehler darstellen.

Durch das Schädigungsrisiko ist der grundgesetzlich verankerte Anspruch auf Unversehrtheit in einem nicht akzeptablen Maß beeinträchtigt, so dass ein Ausbau oder eine wesentlich höhere Taktfolge im Güterzugverkehr durch Hagsfeld im Grundsatz abzulehnen ist.

Für eine streckenbezogene Einschätzung des sich durch den Bahntransport ergebenden Gefahrenpotenzials ist offen zu legen, in welchen Umfang nach Gefahrenklassen differenziert heute und dann künftig Gefahrguttransporte über den Trassenkorridor in Hagsfeld erfolgen sollen.

Links

<http://www.rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/grosseinsatz-bei-gefahrgut-unfall-bahnstrecke-gesperrt-aid-1.3509130>

(7/2) Weichenverbindungen

Sachverhalt

Weichenverbindungen bergen erhöhtes Unfallrisiko (s. ICE-Unfall am 03.06.1998 in Eschede) im täglichen Eisenbahnbetrieb.

Forderung

Auf Weichenverbindungen 1,5 km vor und hinter Hagsfeld ist zu verzichten, um das Risiko für ein Unfallereignis mit Folgen für die Anwohner zu reduzieren. Die betrieblichen Untersuchungen für das Netz sind unter dieser Rahmenbedingung durchzuführen. Die hierdurch neu berechneten betrieblichen Kosten sind in eine aktualisierte Betrachtung einzubringen.

(7/3) Kombinierte Nutzung von Bahntrassen für den Personen- und Güterverkehr

Sachverhalt

Die kombinierte Nutzung von Bahntrassen für den Personen- und Güterverkehr birgt das Risiko, bei einem Unfallereignis bei Durchfahrten in dicht bebauten Gebieten z.B. im Bahnhofsbereich eine hohe Anzahl getöteter und verletzter Personen in Kauf zu nehmen.

Forderung

Das erhöhte Risiko eines Unfalls im Bereich vollbesetzter Bahnsteige ist in der Abwägung der Varianten zu betrachten und die volkswirtschaftlichen Schäden solcher Ereignisse in die Untersuchung einzubringen. Durch das Schädigungsrisiko wird der grundgesetzlich verankerte Anspruch auf Unversehrtheit in einem nicht akzeptablen Maß beeinträchtigt, so dass ein Ausbau oder eine wesentlich höhere Taktfolge im Güterzugverkehr durch Hagsfeld im Grundsatz abzulehnen ist.

(8) Bauschäden durch Erschütterung und Vibrationsbelastung

Sachverhalt

Der Fahrbetrieb in unmittelbarer Nähe zur Bebauung, wie auch die Baumaßnahmen selbst durch Rammvorgänge oder verbunden mit Grundwasserabsenkungen, bergen ein erhebliches Risiko der Schäden an der vorhandenen Bebauung.

Forderung

Es sind frühzeitig Bodengutachten und hydrologische Gutachten einzuholen, die das Risiko für die vorhandene Bebauung beurteilen. Für Gebäude in Trassennähe sind Beweissicherungsverfahren erforderlich.

Es ist nachzuweisen, dass für Gutachten, Beweissicherung, Schutzmaßnahmen und Entschädigungskosten in den volkswirtschaftlichen Berechnungen berücksichtigt sind.

(9) Wertverlust von Eigentum

Sachverhalt

Mit dem Ausbau würden die Anwohner durch eine erhebliche Steigerung des Lärms belastet werden. Der Schienenverkehrslärm führt zu erheblichen Belastungen, bis hin zu massiven Gesundheitsbeeinträchtigungen. Dadurch sinkt die Qualität des Eigentums als Wohnstandort. Damit geht ein Verlust des Verkehrswertes der Immobilie einher (so auch Studien zitiert bei Guski, Lärm-Wirkungen unerwünschter Geräusche, Bern 1987, S. 83 ff). Es werden erhebliche volkswirtschaftliche Schäden durch den Wertverlust von Immobilien verursacht.

Forderung

Der dauernde Betrieb der Bahnstrecke und die daraus resultierenden Lärm- und Vibrationsbelastungen durch Schallwellenübertragung führen zu Schäden an Eigentum der Anlieger. Diese ausbaubedingte Wertminderung bedeutet eine Verletzung des Grundrechts auf Eigentum gem. Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz und ist daher abzulehnen.

Daher sind bei einem Ausbau besondere und über das übliche Maß hinausgehende Maßnahmen zur Vermeidung der Belastung durchzuführen.

Es ist nachzuweisen, dass diese entstehenden volkswirtschaftlichen Schäden für die Variantenuntersuchung in der Wirtschaftlichkeitsberechnung berücksichtigt sind.

(10) Verlust der Lebensräume geschützter Arten

Sachverhalt

Im Bereich eines möglichen Trassenausbaus haben sich geschützte Arten wie Eidechsen und Fledermäuse angesiedelt. Die mit mühevoller naturnaher Gartengestaltung erwirkten Lebensräume würden durch den Eingriff und die vorherigen Baumaßnahmen mit seinen Baustelleneinrichtungsflächen in einem derartigen Maße beeinträchtigt, dass sie unwiederbringlich zerstört würden.

Forderung

Der Verlust von Lebensräumen geschützter Arten nach dem Bundesnaturschutzgesetz bei Ausbau der Trasse in Hagsfeld steht dieser Maßnahme entgegen. Im Rahmen der Bewertung von Varianten ist dieser "Widerstand" zu berücksichtigen und alternative Varianten zu bevorzugen.

Die innerstädtischen Bereiche sind für nachfolgende Planverfahren hinsichtlich Flora und Fauna zu kartieren. Hierbei sind die Lebensräume geschützter Arten, die im direkten Trassenumfeld beobachtet wurden, zu erfassen und in der konkretisierten Planung zu erhalten.

Ausgleichsmaßnahmen sind bei einem Ausbau innerhalb der Siedlungsgebiete zu realisieren, um die Biodiversität zu erhalten. Hierdurch entstehende höhere Kosten gegenüber der Realisierung im Außenbereich sind als zusätzliche Kosten bei einem Variantenvergleich in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.