



G. Unzureichende Standortauswahl und Alternativenvergleich

Sowohl die Auswahl der im Verfahren befindlichen Standortalternativen, als auch der Alternativenvergleich sind fachlich-methodisch unzureichend und die Auswahlsschritte rechtlich ungeeignet.

I. Vorgehensweise und Methodik der Vorhabenträgerin zur Standortwahl

Die Vorhabenträgerin erläutert in Kap. 3.2.1 (Erläuterungsbericht S. 68 ff.) ihre Vorgehensweise und Methodik für die Standardauswahl. Veranschaulicht und weiter erläutert werden diese Ausführungen und Prüfschritte in den Anlagen A.1.1 bis A.1.6.

1. 1. Iteration

In der 1. Iteration wurden 5 Kriterien festgelegt, die als absolute Ausschlussgründe gelten. Während beispielsweise die Verfügbarkeit einer Mindestgröße für das Vorhaben grundsätzlich nachvollziehbar ist, ebenso wie der Verzicht auf eine Kreuzung mit einer Autobahn, sind andere Kriterien weder nachvollziehbar noch deren Auswahl näher erläutert.

Dies trifft beispielsweise auf das **Kriterium K49** (Erläuterungsbericht Teil A, Seite 86) zu, wonach keine signifikanten Siedlungsflächen unmittelbar in Anspruch genommen werden sollen. Hier bleibt allerdings völlig unklar, was mit „*signifikanten Siedlungsflächen*“ genau gemeint ist und welche Flächen gemeint sind. Zwar findet sich im Erläuterungsbericht auf Seite 86 eine Begründung zu diesem Kriterium, allerdings geht hieraus nur hervor, dass alle Siedlungsbereiche mit mehr als 5 Häusern unter dieses Kriterium fallen. Es ist insoweit ein sehr weit gezogenes Kriterium, obgleich der Inanspruchnahme von Siedlungsflächen keine rechtlich zwingenden Gründe entgegenstehen. Begründet wird die Heranziehung dieses Kriteriums wie folgt:

„Dies hat zum einen den Grund, dass der Flächenerwerb so deutlich erleichtert wird. Zudem soll die Akzeptanz der Öffentlichkeit erhöht werden, indem die Inanspruchnahme bestehender Siedlungen vermieden wird.“

Es ist zwar grundsätzlich begrüßenswert, dass eine Akzeptanz der Öffentlichkeit angestrebt wird und die Inanspruchnahme von Siedlungen vermieden werden soll. Gleichzeitig ist aber nicht nachvollziehbar, dass dieses Kriterium bereits als Ausschlusskriterium zahlreicher Potenzialflächen auf



der 1. Stufe herangezogen wird, demgegenüber aber Kriterien die zwingendes Recht darstellen, hier keine Berücksichtigung auf der 1. Stufe gefunden haben. Zu nennen sei beispielsweise die Lage außerhalb von Trinkwasserschutz- oder Naturschutzgebieten oder auch die Flächeninanspruchnahme von Natura-2000-Gebieten, die jeweils nur unter ganz bestimmten Bedingungen und im absoluten Ausnahmefall rechtlich zulässig sind.

Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist das Kriterium K02. Zur Begründung wird hier auf Seite 82 des Erläuterungsberichts vorgetragen, dieses Kriterium ergebe sich aus dem Minimierungsgebot nach § 15 BNatSchG. Weder ist ersichtlich, wie die Vorhabenträgerin auf das von ihr veranschlagte „Maximum von 500 m“ kommt, noch inwieweit damit dem Minimierungsgebot nach § 15 BNatSchG in dieser Pauschalität Rechnung getragen werden kann. Auch hier ist festzustellen, dass es zwar begrüßenswert ist, dass das Minimierungsgebot entsprechend Berücksichtigung gefunden hat. Gleichwohl ist nicht ersichtlich, dass zum Beispiel im Zusammenhang mit einer Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG ein solch pauschaler Ausschluss von Standortalternativen zulässig und gerechtfertigt sein könnte. Des Weiteren ist dieser Ansatz auch im Hinblick auf § 15 BNatSchG abzulehnen. Denn wie sich ausführlich aus den Äußerungen der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht Teil B aus Kap. B.5.4 (S. 299 ff.) ergibt, sind für die dort dargestellten verbliebenen Standorte noch Kompensationen im Umfang zwischen 12 und 33 ha notwendig. Insbesondere ist speziell bei der Inanspruchnahme von Bannwald eine Kompensation notwendig, die eine völlige Neuinanspruchnahme von Flächen hervorruft. Die Vorhabenträgerin beschreibt dies wie folgt (siehe Erläuterungsbericht Teil B, Seite 301):

„Dagegen muss für den Verlust von Bannwald an anderer Stelle, jedoch im Anschluss an Bannwald, durch die Neupflanzung von Wald auf vorher offener Fläche Ersatz geschaffen werden.

Da sowohl für den Eingriff in den Bannwald als auch für den in das Vogelschutzgebiet jeweils ein Ersatz mit dem Faktor 1:1 für den Verlust auf jeweils getrennten Flächen zu leisten ist, bestimmen diese beiden Faktoren additiv den voraussichtlichen Gesamtbedarf an Kompensationsmaßnahmen nach Naturschutz- und Waldrecht.“

Es ist ausgehend hiervon in keiner Weise nachvollziehbar, weshalb die Vorhabenträgerin § 15 BNatSchG im Zusammenhang mit der Entfernung des ICE-Werks von der Trasse ein solch erhebliches Gewicht beimisst. Dieser Belang ist vielmehr erst auf Ebene des abschließenden Alternativenvergleichs berücksichtigungsfähig und wäre insoweit mit den übrigen Belangen abzuwägen, nicht aber als Ausschlusskriterium zu berücksichtigen.



Schließlich lassen die Unterlagen der Vorhabenträger auch nicht erkennen, weshalb generell beim Suchraum nur ein Gebietsradius von 28 km um den Nürnberger Hauptbahnhof herumgezogen wurde. Denn wie die Erläuterungen in Fußnote 1 auf Seite 68 verdeutlichen, waren ausschlaggebend für die räumliche Einschränkung allein „fahrzeitbezogene[n] und wirtschaftliche[n] Gründe[n]“. Diese finden aber speziell im Anwendungsbereich von § 34 Abs. 3 BNatSchG keine Anwendung. Daher ist vor dem Hintergrund eines notwendigen Alternativenvergleichs und speziell auch ausgehend von der Betroffenheit und Notwendigkeit einer Ausnahmeprüfung im Sinne von § 34 Abs. 3 BNatSchG nicht ersichtlich, dass eine solche räumliche Einschränkung rechtlich zulässig ist. Denn es kann durchaus in Betracht kommen, dass beispielsweise in einem um 7 km erweiterten Radius von dann 35 km der Zweck des ICE-Werks nach wie vor erfüllt werden könnte, eine Beanspruchung und mögliche erhebliche Beeinträchtigung eines Natura-2000-Gebietes dann aber ausgeschlossen oder verringert werden könnte.

Damit überzeugt bereits der 1. Auswahlschritt der Vorhabenträgerin nicht, da die Kriterien – auch mangels näherer Begründung zur Wahl dieser Kriterien – beliebig wirken und nicht erkennen lassen, dass ihre Auswahl auf dieser 1. Stufe zwingend wäre. Vielmehr sprechen gerade die flexiblen Kriterien K02, K49 und die Beschränkung auf einen 28 km-Untersuchungsraum dafür, dass anders als von der Vorhabenträgerin vorgenommen in einem 1. Schritt nur solche Kriterien hätten herangezogen werden dürfen, die technisch oder rechtlich zwingend sind (Die Vorhabenträgerin selbst bezeichnet diese Kriterien als „KO-Kriterien“, siehe Erläuterungsbericht, S. 81). Dass dies so ist, wurde von der Vorhabenträgerin weder vorgetragen, noch ist es aus den Antragsunterlagen ersichtlich.

2. 2. Iteration

Ausgehend von den im ersten Schritt identifizierten 67 Standorten hat die Vorhabenträgerin in einer 2. Iteration unter Heranziehung von 7 weiteren Kriterien ihrer Standortwahl auf nur noch 9 Standorte eingeschränkt.

Dabei kann den Erläuterungen der Vorhabenträgerin auf Seite 68 ff. entnommen werden, dass ausschlaggebend für eine Einschränkung der Standortauswahl zunächst als weiteres KO-Kriterium das Netztestat der DB Netz AG herangezogen wurde. Auch hier handelt es sich nicht um ein Kriterium des zwingenden Rechts sondern aus Sicht der Einwender lediglich um ein „Wunschkriterium“ der DB Netze AG, welches offensichtlich vor der Anwendung des zwingenden Rechts (zum Beispiel des WHG oder des BNatSchG) zur weiteren Einschränkung der Standorte herangezogen wurde. Dabei ist festzustellen, dass die Netztestate der DB Netze AG aus



sich heraus nicht nachvollziehbar sind. Die Netztestate umfassen insgesamt lediglich 8 Seiten und benennen ausschließlich Kriterien, die jedoch weder näher erläutert noch begründet werden. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die dortigen Kriterien allein auf Bahnbetriebszwecke abstellen. Sie sind auch inhaltlich nicht nachvollziehbar. Während der Erläuterungsbericht und die gesamten Unterlagen, zum Beispiel hinsichtlich der Betriebszeiten des ICE-Werks, mehrfach betonen, dass die jeweiligen Modalitäten vom zukünftigen Netzbetrieb des Schienennetzes und einem dann perspektivisch geltenden Fahrplan abhängig sind, stellen demgegenüber die Testate der DB Netz AG (Anlage A.1.1) vom 04.03.2021 und 24.09.2021 ausdrücklich auf das „*bestehende(s) Fahrplankonzept von DB Fernverkehr des Fahrplanjahres 2021*“ ab, sowie ein nicht näher erläutertes und auch in den Antragsunterlagen nicht enthaltenes „*Gepantes Fahrplankonzept von DB Fernverkehr des Fahrplanjahres 2036 (inkl. Berücksichtigung des Deutschlandtaktes)*“, sowie „*Bestehende und zukünftige Fahrplankonzepte im Schienenpersonennahverkehr des Aufgabenträgers Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH*“. Während die Netztestate beim Güterverkehr auf die „*Güterverkehrsmengen des Bundesverkehrswegeplanes 2030*“ abstellen, finden sich für den Personenverkehr keine auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 angepassten Beurteilungen in den Netztestaten.

Gerade vor dem Hintergrund, dass hier mit dem ersten Schritt der 2. Iteration eine erhebliche Reduktion von ursprünglich 76 potentiellen Standorten auf nur noch 53 potentielle Standorte stattgefunden hat und die Netztestate insoweit ein weiteres KO-Kriterium darstellen (siehe Erläuterungsbericht S. 69), ist die Erläuterung und Begründung dieses Schrittes weder fachlich noch methodisch nachvollziehbar und insoweit auch nicht belastbar.

Als weiteres KO-Kriterium wurde dann die Topographie herangezogen. Hierbei hat die Vorhabenträgerin mit dem Kriterium K15 eine weitere Reduktion von 53 Standorte auf nur noch 14 Standorte vorgenommen (Erläuterungsbericht S. 69). Zur Begründung führt die Vorhabenträgerin auf Seite 85 im Erläuterungsbericht aus, dass zwar für jeden Standort eine entsprechende Nivellierung durchgeführt werden müsse, dass aber wegen der Eingriffe in die Landschaft und aufgrund technischer Möglichkeiten eine Nivellierung begrenzt sei. Zur Begründung der veranschlagten 30 m, welche zum Ausschluss von insgesamt 39 Standorten geführt hat, führt die Vorhabenträgerin dann allerdings lapidar aus:

„Ein Grenzwert von 30 m Höhenunterschied (Plus/Minus) zum Eingangsniveau der Anbindungsgleise (von Verkehrsstrassen) wird definiert und erscheint angemessen.“

Auch bei diesem KO-Kriterium ist nicht ersichtlich, dass zwingendes Recht eine solche Eingrenzung erfordert.



Gleiches gilt im Übrigen für die räumliche Einschränkung, wonach bei der 2. Iteration nur noch ein Radius von 25 km um den Hauptbahnhof Nürnberg betrachtet wurde. Weshalb die ursprüngliche Aufbereitung des Untersuchungsraums nunmehr im 2. Schritt um 3 km verringert wurde, ergibt sich aus den Unterlagen nicht. Ebenfalls ergibt sich nicht aus den Unterlagen, welchen wirtschaftlichen Verlust bzw. Zugewinn eine Vergrößerung des Radius zur Standortbestimmung hätte. Diese Angabe ist jedoch wesentlich, um auszuschließen, dass sich andere Alternativen aufgrund der Konflikte der verbliebenen Standorte möglicherweise sogar als geeigneter aufdrängen. Ohne nähere Angaben wurden hier bereits 4 weitere Standorte aus der weiteren Untersuchung ausgeschlossen, ohne dass Umweltbelange dieser Standorte noch in irgendeiner Weise berücksichtigt worden wären (siehe Erläuterungsbericht S. 69).

Damit kann als Zwischenfazit festgehalten werden, dass zwischen der ursprünglichen Auswahl von 79 Standorten bis hin zu einer Einschränkung auf nur noch 14 Standorte Umweltbelange noch überhaupt keine Rolle bei der Standortauswahl gespielt haben. Weder die Lage in einem Schutzgebiet (Naturschutz, FFH, Trinkwasser, Wasser), noch die sonstige Betroffenheit von Natur und Umwelt hat bei den zentralen Standortkriterien im Sinne von KO-Kriterien Berücksichtigung gefunden. Diese wurden vielmehr erst im Anschluss an die vorstehenden bahnspezifischen Anforderungen, wie sie die Vorhabenträgerin für sich näher definiert hat überhaupt berücksichtigt.

Damit verkennt die Vorhabenträgerin dann bereits bei der Standortsuche und der damit verbundenen Alternativenwahl die gesetzlichen Vorgaben an eine sachgerechte Abschichtung. Diese ist weder methodisch noch fachlich nachvollziehbar und insbesondere unter Berücksichtigung der zwingenden rechtlichen Vorgaben des WHG und des BNatSchG in keiner Weise rechtlich vertretbar.

Absolut unverständlich ist dann im weiteren Vorgehen der Vorhabenträgerin (Erläuterungsbericht S. 69 ff.), weshalb auf der zweiten Stufe zwar die Lage von Naturschutzgebieten nach § 23 BNatSchG geprüft wurde, nicht aber die Lage eines Standorts im Natura-2000-Gebiet nach § 34 BNatSchG. Dieser Belang wurde erst als Kriterium K18 auf der nachfolgenden Ebene im Vergleich der 9 verbliebenen Standorte überhaupt berücksichtigt. Es kann insbesondere rechtlich nicht nachvollzogen werden, dass den nach nationalem Recht geschützten Gebieten eine höhere Bedeutung zukommen soll als den nach europäischem Recht geschützten Natura-2000-Gebieten. Ganz im Gegenteil stellt das Schutzregime für Natura-2000-Gebiete ein gesetzlich strengeres Schutzregime dar als dies im Naturschutzgebiet nach § 23 BNatSchG der Fall ist.

Des Weiteren ist auch (rechtlich) nicht nachvollziehbar, weshalb die Lage



im Trinkwasserschutzgebiet zu einem weiteren KO-Kriterium geführt hat, nicht aber die Lage im Naturschutzgebiet oder im Natura-2000-Gebiet. Zwar bedarf auch die Inanspruchnahme eines Trinkwasserschutzgebietes einer Ausnahme von der jeweiligen Trinkwasserschutzgebietsverordnung, gleiches gilt aber auch für Natura-2000-Gebiete. Insoweit ist nicht ersichtlich, dass die gesetzlichen Einschränkungen von Planungen in Trinkwasserschutzgebieten und Natura-2000-Gebieten eine solche Bevorzugung von Standorten mit Betroffenheiten von Trinkwasserschutzgebieten erfordern oder rechtfertigen würde.

Ohne auf weitere Aspekte einzugehen, kann bereits festgestellt werden, dass die Methodik der Vorhabenträgerin und die Gewichtung der einzelnen Belange weder fachlich noch rechtlich nachvollziehbar ist. Vielmehr ist festzustellen, dass die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von Natura-2000-Gebieten bereits bei der Standortsuche völlig verkannt wurde. Von den 9 verbliebenen Standorten befinden sich 6 Standorte im SPA-Gebiet „Nürnberger Reichswald“, ein weiterer Standort zusätzlich im FFH-Gebiet „Moosgraben und Dennenloher Weiher“ (DE 6733-371, siehe Erläuterungsbericht Teil B, S. 298). Damit hat die Vorhabenträgerin bei ihrer Standort-suche die Auswahl auf weit überwiegend solche Standorte beschränkt, die einem besonderen naturschutzrechtlichen Schutzregime nach § 34 Abs. 1 BNatSchG unterliegen. Vor diesem Hintergrund ist auch die weitere Einschränkung im Rahmen der 2. Iteration von 14 auf nur noch 9 Standorte weder nachvollziehbar noch gerechtfertigt.

II. Weitere Reduktion der verbliebenen 9 Standorte auf 3 Standorte im Raumordnungsverfahren

1. Fehlende Berücksichtigung der Umweltbelange

Die Vorhabenträgerin hat die verbliebenen 9 Standorte weiter reduziert und insoweit nur noch 3 Standorte in das Raumordnungsverfahren eingebracht. Wie sich aus den Ausführungen im Erläuterungsbericht auf den Seiten 69 ff. ergibt waren auch bei einem 3. Prüfungsschritt für die Vorhabenträgerin Umweltbelange kein ernsthaftes Prüf- bzw. Ausschlusskriterium.

So hat die Vorhabenträgerin allein auf Grundlage des Kriteriums K56 („Fahrzeit zum Werksgelände“) 5 weitere Standorte ausgeschlossen. Es handelt sich hier um die „Standorte H, I, J, K und L“ (Erläuterungsbericht, S. 70).

Anschließend wurde noch der Standort D auf Grundlage des Kriteriums K57 („Beschränkung der nutzbaren Fläche wegen Zugänglichkeit“) aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen (Erläuterungsbericht S. 71 ff.).



Damit ist festzustellen, dass die Eingrenzung von ursprünglich 76 Standorten auf die hier verfahrensgegenständlichen 3 Standorte B, F und G ohne jegliche Berücksichtigung von Umweltbelangen erfolgt ist. Umweltbelange wurden zwar – wie aus dem Erläuterungsbericht Teil B. ersichtlich – auf Ebene der letzten 9 verbliebenen Standorte rudimentär geprüft, hatten jedoch auf die Auswahl der Standorte letztlich keinerlei Einfluss. Dies gilt insbesondere auch für die Betroffenheit von Natura-2000-Gebieten.

Wie sich aus den Unterlagen zu Teil B ergibt, war bei den Standorten H, I und J kein Natura-2000-Gebiet betroffen. Dennoch wurden diese Standorte aufgrund des Kriteriums K56 abgeschichtet. Dies ist auch deshalb wenig nachvollziehbar, weil in Tabelle A.10 die Fahrzeiten der Standorte mit 12-30 min (Standort J), 14-32 min (Standort I) und 16-34 min (Standort H) angegeben sind, der Standort B mit 11-15 min hier grundsätzlich vergleichbare Werte liefert. Grundlage für dieses Kriterium sollen die „Fahrpläne des gesamten Netzes“ gewesen sein (siehe Erläuterungsbericht, S. 70). Gleichzeitig besteht ohne weiteres die Möglichkeit, dieses Kriterium im Hinblick auf die Standortauswahl anzupassen und zu optimieren.

Ausgehend von den vorstehenden Erwägungen ist sowohl die Standortwahl, als auch die Eingrenzung von 76 Standorten auf nur noch 3 Standorte rechtlich und fachlich-methodisch unhaltbar. Die Vorhabenträgerin grenzt mit ihren Festlegungen und KO-Kriterien die Standortwahl letztlich auf solche Standorte ein, die (jeweils) ein Natura-2000-Gebiet zwingend in Anspruch nehmen, bei denen (jeweils) erhebliche Waldverluste zu besorgen sind und die nach den Vorgaben des Landes- und Regionalplanung gerade von Bebauung und Störung der Umwelt freigehalten werden sollen. In den Unterlagen ist in Bezug auf die weiteren identifizierten 73 Standorte nicht dargelegt, dass für diese mit vergleichbaren Umweltbelastungen und Kompensationsmaßnahmen gerechnet werden muss.

Die Anwendung der verschiedenen Prüfkriterien ist unter dem Aspekt des Eingriffs in ein Vogelschutzgebiet nicht nachvollziehbar. Dies beginnt bereits damit, dass den einzelnen Standorten nicht zugewiesen wurde, aufgrund welcher Kriterien sie im Einzelnen insbesondere auf Ebene 0 ausgeschieden wurden. Eine textliche Beschreibung oder eine zusammenfassende Tabelle, aus der zu den einzelnen Standorten zu ersehen wäre, aufgrund welcher Kriterien diese jeweils entfallen sind, fehlt.

Da die 76 ursprünglich betrachteten Standorte – bis auf diejenigen, die später in die engere Wahl gekommen sind – lediglich einheitlich als dicker Strich bzw. Rechteck dargestellt sind, kann man die Wahl auch nicht eigenständig durch Abgleich mit einschlägigen Kartenwerken nachermitteln, da Detailkarten und konkrete Zuschnitte, die an die Örtlichkeiten angepasst sind, fehlen. Es kann also nicht nachvollzogen werden, ob ein als Ausschlusskriterium gehandeltes Merkmal ein Gebiet vollständig überlappt, nur randlich streift oder durch Modifikation des Flächenzuschnitts vermieden



werden kann. Eine überschlägige Betrachtung lässt jedoch bereits jetzt erkennen, dass – gemessen an den habitatschutzrechtlichen Anforderungen an eine Alternativenprüfung – etliche Standorte gänzlich zu Unrecht ausgespart worden sind.

2. Unterschiedliche Planungstiefe bei der technischen Machbarkeit

Die Vorhabenträgerin schließt einzelne Standorte, wie beispielsweise den Standort D aus technischen Gründen aus. Für diesen Standort hat die Vorhabenträgerin die technische Realisierbarkeit (Erschließung, Anschluss an bestehende Gleise, Auslastung der bestehenden Zugstrecken) ausführlich untersucht. (Erläuterungsbericht Teil B S. 93 ff.) Laut Aussage der Vorhabenträgerin ist der Standort technisch nicht realisierbar. Für die Standorte F und G fehlt diese tiefergehende Überprüfung oder wurde den Unterlagen zur Raumordnung nicht beigelegt.

Auch hat die Vorhabenträgerin am 31.03.2022 Kommunalvertreter und Vertreter der Politik zu einem runden Tisch ins DB Museum Nürnberg eingeladen, um den aktuellen Planungsstand zu diskutieren. Bei diesem Termin erklärte die Vorhabenträgerin, dass sie die technische Machbarkeit des Standort D durch einen unabhängigen Gutachter überprüfen lassen würde. Ein solches Gutachten ist in den Auslegungsunterlagen trotz der Zusage nicht enthalten. Der Ausschluss ist daher nicht nachvollziehbar. Ausschlussgrund für diesen Standort ist allerdings allein, dass der Standort technisch nicht realisierbar ist. Eine ausführliche Prüfung der Umweltauswirkungen siehe [Zif. D.I.] fand nicht statt. Es ist also nach den vorliegenden Unterlagen nicht feststellbar, ob dieser Standort möglicherweise umweltverträglicher wäre, wie die Standorte F und G. Umso entscheidender ist die Frage, ob dieser Standort tatsächlich technisch nicht realisierbar ist. Hierfür bedarf es einer objektiven fachgutachterlichen Bewertung.

Die Vorhabenträgerin wird über die Regierung von Mittelfranken aufgefordert, das Gutachten im Raumordnungsverfahren zur Überprüfung der Realisierbarkeit des Standort D offenzulegen.

Auf Grund der räumlichen Gegebenheiten ist zu bezweifeln, dass die Standorte F und G in dem von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Umfang technisch realisierbar sind. Die Platzverhältnisse sind sehr eng. Für den Standort F ist eine fast komplette Auffüllung der Fläche geplant.

Anlage A.3.4 Seite 12, Standort F

„Das Plangebiet soll gemäß [12] auf eine Höhe von 371 m üNN gesetzt werden.“



Anlage A.3.4 Seite 14, Standort G

„Das Plangebiet soll gemäß [12] auf eine Höhe von 366 m üNN gesetzt werden.“

Die Bestandsfläche hat eine Höhe von 370 bis 355 m üNN. Konkret heißt das, dass beim Standort F fast die komplette Fläche aufgefüllt werden muss. Beim Standort G muss eine Teilfläche aufgefüllt werden. Die bestehenden Gleise liegen ca. auf einer Höhe von 353 üNN.

Obwohl ICE-Züge bei langsamer Fahrt maximale Längsneigungen von 12,5 ‰ überwinden können, reicht auch bei der Einfahrt über einen Kreisbogen (vorausgesetzt, dass keine Klotoide notwendig wird) der Platz zwischen dem Gleis der Zugstrecke 5934 und der Werkseinfahrt nicht aus. Eine größere Fläche steht allerdings an den Standorten nicht zur Verfügung.

Insoweit ist die Realisierbarkeit auch bei den Standorten F und G aus Platzgründen in Frage gestellt. Somit hätten auch diese beiden Standorte bei der Abschichtung der Standorte einer ausführlichen technischen Überprüfung bedurft. Diese Überprüfung fehlt allerdings gänzlich.

Ausgehend von den vorstehenden Erwägungen ist sowohl die Standortwahl, als auch die Eingrenzung von 76 Standorten auf nur noch 3 Standorte fachlich-methodisch unhaltbar. Die Vorhabenträgerin grenzt mit ihren Festlegungen und KO-Kriterien die Standortwahl letztlich auf solche Standorte ein, die aus ihrer Sicht technisch machbar sind, ohne hier tiefgehende Prüfungen und Nachweise zu führen. Gleichwohl lässt sie für den bereits abgeschichteten Standort D ein unabhängiges Gutachten erstellen. Da jedoch die Eingriffe in Natur und Umwelt an den Standorten F und G erheblich sind [siehe Zif. C.] und die räumliche Situation vermuten lässt, dass es hier zu zusätzlichen Eingriffen kommt, ist eine ausführliche Darstellung der technischen Realisierbarkeit mit den sich daraus ergebenden Auswirkungen auf Mensch und Natur schon jetzt zwingend erforderlich.

Die Vorhabenträgerin wird daher über die Regierung von Mittelfranken aufgefordert, vollständige und prüffähige Unterlagen über die räumliche und technische Machbarkeit der Standorte F und G vorzulegen und diese im Zuge einer erneuten Auslegung der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme zur Verfügung zu stellen. Hierzu gehört auch das Gutachten zur technischen Machbarkeit am Standort D.



3. Fehlende Planungstiefe bei der verkehrstechnischen Erschließung

Art und Umfang der verkehrstechnischen Erschließung an den jeweiligen Standorten hat entscheidenden Einfluss auf die Abschichtung der Standorte. Sie kann nicht nur große Eingriffe in Umwelt und Natur auslösen, die wiederum für die Bewertung der Raumverträglichkeit relevant sind, sondern kann auch zu erheblichen Eingriffen in die bestehende Infrastruktur führen, was beispielsweise ein KO-Kriterium für einen Standort sein könnte. So können zum Beispiel von der Erschließung für den Schwerverkehr Schulwege betroffen sein.

Hierzu werden allerdings bei den Standorten F und G keine Aussagen getroffen. Ganz im Gegenteil, durch den Vorhabensträger wird nur lapidar auf spätere Verfahren und die dortige Prüfung verwiesen:

Erläuterungsbericht A.5.2.3 Seite 187

„Die Auswirkung des werksbedingten Verkehrsaufkommens auf die umliegenden Straßen und den Großraum kann hier nur grob beleuchtet werden, grundsätzlich lässt sich aber ein zusätzliches Verkehrsaufkommen (alle Richtungen) von max. 1275 Kfz/24 h feststellen.“

Erläuterungsbericht A.1.3.1 Seite 34

„Nach Feststellung des Werksstandortes sollen Fragen der verkehrlichen Anbindung mit den Behörden auf kommunaler Ebene konkretisiert werden.“

Erläuterungsbericht A.2.3.4 Seite 55 (Hervorhebungen durch Unterzeichner)

*„Die konkreten Festlegungen der Maßnahmen erfolgt im Abstimmungsprozess im Rahmen der Genehmigungsplanung. In der Standortbewertung spielen sie eine **untergeordnete Rolle**, da ihre Umsetzung variantenunabhängig angenommen werden kann.“*

Erläuterungsbericht Teil B Seite 36

„Darüber hinaus benötigt das ICE-Werk eine straßentechnische Erschließung der Gesamtanlage. Dazu zählt die Einrichtung einer entsprechend ausgelegten und dimensionierten Zufahrt für Pkw, aber auch für Schwerlasttransporte über die Straße, die Ausbildung eines werkseigenen Straßen- und Freiflächensystems sowie die Vorsehung von Angriffs- und Bewegungsflächen für Feuerwehr und Rettungskräfte. Auch die Zufahrtsstraßen zum ICE-Werk sind zwingend für Schwerlastverkehr auszulegen.“



Erläuterungsbericht Teil B Seite 113 und 116

„Der Standort kann über die Bundesautobahn A6 und A9 sowie die Staatsstraße St2225 gut angebunden werden. Die Schwerlasttauglichkeit der Anbindung an den Standort ist gegeben.“

Erläuterungsbericht Teil A Seite 190 ff.

„So wäre zum Beispiel grundsätzlich eine Anbindung über die St2225 (ggf. sogar über die bereits vorhandenen Zufahrten zum Betrachtungsraum auf Höhe des Modellautoclubs) oder an die Autobahnausfahrt A6 Nürnberg-Langwasser in direkter Verkehrsführung über das nördlich des Betrachtungsraums gelegene Gewerbegebiet (Südallee) möglich. Das induzierte werksseitige Verkehrsaufkommen wäre jedoch mit dem Verkehrsaufkommen auf der Staatsstraße bzw. im Gewerbegebiet und mit den Leistungsfähigkeiten der betroffenen Bestandsstraßen zu verschneiden und hinsichtlich der Machbarkeit zu untersuchen.“

und weiter

„Bei der Erschließung des Standorts über die Staatsstraße St2225 muss die Weiternutzung des vorhandenen Anbindepunktes geprüft werden [...] Der bauliche Eingriff auf die äußere Erschließung kann geringgehalten werden. Die Auswirkungen auf angrenzende Anwohner und Gewerbetreibende wird als günstig eingeschätzt.“

Ausgehend von den Äußerungen in den Antragsunterlagen ist zunächst festzustellen, dass die verkehrliche Erschließung des Vorhabens aktuell nicht gesichert ist und auch nicht absehbar ist, ob eine gesicherte Erschließung für die Standorte hergestellt werden kann.

Die angedachte Erschließung über die St2225 (frühere Erschließung des ehemaligen Munitionslagers) ist derzeit nicht als öffentliche Straße gewidmet. Es ist davon auszugehen, dass der derzeitige Querschnitt nicht für die Aufnahme des Verkehrsaufkommens eines Gewerbebestandes geeignet ist.

Eine potentielle Erschließung des Standortes von Norden (GNF, Südallee) und Nordosten (Richard-Hesse-Straße) mündet in eine bereits heute sehr stark frequentierte Infrastruktur. Hervorzuheben sind hier der Kreisverkehr am Ende der Gleiwitzer Straße, der einzigen Erschließung des GNF, sowie die Anschlussstelle Nürnberg-Langwasser an der BAB A6. Beide Verkehrsanlagen sind hoch ausgelastet und operieren in den Hauptverkehrszeiten an den Grenzen der Leistungsfähigkeit.



Die Anbindung im Nordosten an die Richard-Hesse-Straße ist derzeit ein befestigter Waldweg. Für die Eignung als Erschließung eines Gewerbestandortes ist von einem notwendigen Ausbau auszugehen. Hier sind auch die Ansprüche an eine gesicherte Fuß- und Radwegeverbindung zu berücksichtigen, welche derzeit über diesen Weg laufen. Die Einmündung des Wirtschaftsweges auf die Richard-Hesse-Straße in unmittelbarer Nachbarschaft zum Knotenpunkt mit der St2401 ist nicht geeignet, relevante Verkehrsmengen eines Gewerbestandortes aufzunehmen. An dieser Stelle müsste eine völlig neue Anbindungslösung entwickelt werden.

Die Vorhabenträgerin kann also schon jetzt nicht davon ausgehen, dass das bestehende Straßennetz für die straßenseitige Erschließung des Werksgeländes geeignet ist. Vielmehr ist zu erwarten, dass ein zusätzlicher Ausbau notwendig wird, der dann wiederum für die Eingriffs- und Ausgleichsbilanz relevant ist (siehe vorherige Ausführungen). Eine tiefergehende Betrachtung wäre daher schon im Raumordnungsverfahren angebracht, da das Ergebnis für die Beurteilung der Raumverträglichkeit bedeutend sein kann.

Die Vorhabenträgerin wird daher über die Regierung von Mittelfranken aufgefordert, vollständige und prüffähige Unterlagen betreffend die verkehrliche Erschließung der drei Standorte vorzulegen, und diese im Zuge einer erneuten Auslegung der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme zur Verfügung zu stellen.

Nachdem die Vorhabenträgerin eine mögliche straßenseitige Erschließung nicht umfassend geprüft hat, sondern lediglich eine mögliche Variante angedacht ist, (Erläuterungsbericht Teil B Seite 113 und 116)

„Der Standort kann über die Bundesautobahn A6 und A9 sowie die Staatsstraße St2225 gut angebunden werden. Die Schwerlasttauglichkeit der Anbindung an den Standort ist gegeben.“

wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass sowohl die angedachte Erschließung als auch mögliche Alternativen zahlreiche Maßnahmen/Eingriffe nach sich ziehen. Daher ist die straßenseitige Erschließung deshalb schon jetzt der sehr ausführlichen Betrachtung im Raumordnungsverfahren zu unterziehen sind. Die Betrachtung ist auch für die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG und die entsprechende Darstellung im Rahmen der UVS unabdingbar.

Deshalb erlauben wir uns hier einige Ausführungen zu einer weiteren Erschließungsvariante, und deren Auswirkungen für die Standorte F und G:



Die **Erschließung des Standortes über die Äußere Weißenseestraße** ist als Erschließung für einen Gewerbe- oder Industriestandort gänzlich ungeeignet. Die Äußere Weißenseestraße mündet innerhalb des bebauten Bereiches des Marktes Feucht auf die Innere Weißenseestraße. Dies ist eine Erschließungsstraße in einem Wohngebiet und daher ungeeignet für die Aufnahme von gewebebezogenen Verkehren. Dies trifft insbesondere für den zu erwartenden Schwerverkehr zu. Im Weiteren fehlt zudem eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Die St2401 wird erst nach weiteren vier Abbiegevorgängen im Gemeindestraßennetz über die Schulstraße, die Bahnhofstraße und die Nürnberger Straße erreicht. Von dieser Erschließung sind auch die ausgewiesenen Schulwege zu Grund-, Mittel- und Realschule betroffen.

Fazit:

Die Erschließung der Standorte F und G ist nicht gesichert und bedarf auch wegen der zu erwartenden zusätzlichen Eingriffe in einen besonders schützenswerten Lebensraum einer raumordnerischen Überprüfung. (s.o.)

III. **Unzureichende Standortauswahl aufgrund Konfliktintensität mit dem EU-Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“**

Eine objektive Gewichtung der Kriterien hätte nicht zum Ausschluss von sich aufdrängenden Standorten geführt. Dadurch hätte die Reduktion auf drei Standorte, die in Bannwald und Vogelschutzgebiet eingreifen verhindert werden können. Das wird nachfolgend für verschiedene Einzelkriterien dargestellt. Eine Beurteilung von Einzelfällen ist angesichts der fehlenden Transparenz der Datenaufbereitung allerdings nicht möglich.

K02 – Länge Anbindungsgleis vom Hauptgleis max. 0,5 km

Zur Begründung einer Ausschlusswirkung dieses Merkmals führen die Unterlagen an:

„Diese Strecke sollte ein Maximum von 500 m nicht überschreiten. Die notwendige Flächeninanspruchnahme wird mit der Begründung des Minimierungsgebots nach § 15 BNatSchG bei 500 m Zuführgleis gedeckelt.“

So sympathisch dieses Merkmal aus Sicht des Naturschutzes auf den ersten Blick auch erscheinen mag, so wenig kann es dazu herhalten, Standorte von einer habitatschutzrechtlichen Alternativenprüfung auszugrenzen, zumal es bei der Länge der Anbindung auch davon abhängt, in welche Flächen dabei eingegriffen wird. Die Länge der Anbindung kann also nicht einmal losgelöst von der habitatschutzrechtlichen Prüfung ein Ausschlussgrund sein, denn es hängt stark davon ab, in welche Strukturen dabei eingegriffen wird. So kann eine 200 m lange



Anbindung problematischer sein, weil sie in artenreiche, ökologisch reife Waldstrukturen gelegt werden sollen, als eine 700 m lange Anbindung, die über vorbebelastete Standorte wie eine Deponie, eine Industriebrache oder artenarme Intensiväcker gehen. Es sind daher also Alternativen zu untersuchen, die auch eine längere Anbindung als 500 m an das Schienennetz erfordern.

K03 – Mindest-Größe ca. 4.450 m Länge und mind. 300 m Breite (linear) oder Mindest-Größe ca. 3.200 m Länge und 450 m Breite (orthogonal)

In den Unterlagen ist nicht dargelegt, warum als Suchkriterium eine Fläche mit diesen Mindestmaßen gewählt wurde. Deshalb ist in keiner Weise nachvollziehbar, warum eine habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung für Standorte ausgeschlossen wird, die von diesen Vorgaben abweichen und deshalb vermutlich gar nicht in die engere Wahl gekommen sind. Dies gilt für Abweichungen, die z.B. 20 % unter den Eckwerten bleiben, aber auch für solche, die eine ganz andere, z.B. kompaktere Struktur aufweisen, in der z.B. die vier zugrunde gelegten Einheiten alle nebeneinander platziert werden. Wie die Verfasser der Studie selbst schreiben (S. 42 der Unterlage Teil B_ROV_ICE_Nürnberg_20220421.pdf), wird der jeweilige Abdruck der Varianten als Indikation über die maximale Ausdehnung des Werkes genutzt. Da die habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung jedoch auch Abstriche bei der Zielerreichung zulässt und dies ganz gewiss für die maximale Ausdehnung des Werkes zu gelten hat, ist davon auszugehen, dass im Umfeld des Standortes Nürnberg weitere Möglichkeiten bestehen, die als Alternative für die Errichtung des ICE-Werkes im EU-Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ infrage kommen. Zumal es auch sich aufdrängende Alternativen wie den „Nürnberger Hafen“ gibt [Ziff. C.X.]

K04 – max. Entfernung vom Hbf. Nürnberg in einem Intervall (0/5/10/15/20/25) bis max. 25 km

Schon für sich genommen ist die Festlegung eines Abstandes von 25 km zum Hauptbahnhof Nürnberg als Ausschlusskriterium für den Neubau des ICE-Werkes im Raum Nürnberg nicht nachvollziehbar. Dies gilt erst recht, weil an anderer Stelle ein Abstand von 28 km angesetzt worden ist. Dass es eine Obergrenze geben muss, leuchtet grundsätzlich zwar ein, aber warum der Wert nicht auch bei 30 oder 35 km liegen darf, wird nicht ersichtlich. Denn wie in der Unterlage weiter ausgeführt wird, wird das Werk offenbar nicht nur vom Bahnhof Nürnberg aus angesteuert, sondern offenbar auch von anderen Standorten. Welcher Anteil von welchen Bahnhöfen erwartet wird, hätte in die Betrachtung für die Standorteckdaten einfließen müssen. Erst recht kann eine Fixierung auf diesen Wert kein Argument sein, um sie bei einer habitatschutzrechtlichen Alternativenprüfung auszuschließen.

Angesichts der möglichen Fahrgeschwindigkeit von ICE-Zügen kann kaum als Ausschlussargument geltend gemacht werden, dass weitere Anfahrten eine relevante Einschränkung bei der Fahrgastbeförderung bedeuten würden. Denn dass



die Arbeiten im ICE-Werk quasi minutengenau getaktet sein müssten und derart eng in den Fahrplan eingebettet werden sollen, wird nicht geltend gemacht und ist auch nicht einleuchtend. Insbesondere vor dem Hintergrund der Anforderungen, die an die Zumutbarkeit von habitatschutzrechtlichen Alternativen zu stellen sind, kann jedenfalls eine fixe Entfernung kein Ausschlussgrund sein, da die Entfernungen je nach Ausbau und Auslastung der An- und Abfahrtstrecke in unterschiedlicher Zeit zurückgelegt werden kann. Genau das aber ist das für den Betrieb maßgebliche Kriterium, nicht aber die Entfernung. Dass es dabei aber nicht auf eine Minute ankommt, formulieren die Unterlagen sogar selbst, wenn es auf S. 42 heißt,

„dass die Überführungsfahrten eine gewisse maximale Dauer nicht überschreiten dürfen.“

K08 – zweiseitige Befahrbarkeit und Gleisanbindung aller auf dem Werksgelände befindlichen Instandhaltungsobjekte

Die zweiseitige Anbindung erscheint zwar aus betrieblicher Sicht wünschenswert, ob sie aber aus Gründen der Betriebssicherheit im Störfall so erforderlich ist, dass eine andere Lösung als Alternative für den Eingriff in das EU-Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ ausscheidet, ist nicht nachvollziehbar. Hierzu hätte beispielsweise eine Abschätzung gehört, in wie vielen Fällen mit einer relevanten Störung zu rechnen ist und welche Konsequenzen damit für den Betriebsablauf insgesamt verbunden sind. Diese Beeinträchtigungen sind in Relation zu setzen.

K11 – Lage außerhalb von Überschwemmungsgebieten

Als Grund für den Ausschluss von Standorten in Überschwemmungsgebieten führen die Antragsunterlagen aus:

„Bei Überplanung von zur Hochwasserentlastung genutzten Flächen werden zudem Ausgleichsmaßnahmen für den in Anspruch genommenen Retentionsraum notwendig. Zu beachten ist das Verschlechterungsverbot, welches die negative Änderung (Erhöhung) von Pegelständen im Oberlauf anliegender Fließgewässer durch bauliche Inanspruchnahme untersagt.“

Grundsätzlich ist es sicherlich wünschenswert, keine Überschwemmungsgebiete in Anspruch zu nehmen. Jedoch ist den Unterlagen nicht zu entnehmen, für welche Standorte dieses Merkmal in welchem Umfang eigentlich erfüllt ist und ob sich ggf. durch kleinräumige Verschwenkung oder durch Aussparung von Flächen die Inanspruchnahme ganz oder teilweise vermeiden lassen würde. Insbesondere sind diese Argumente angesichts der großflächigen Überplanung eines EU-Vogelschutzgebietes in keiner Weise stichhaltig. Auch hierfür sind Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, auch für ein EU-Vogelschutzgebiet gilt das



Verschlechterungsverbot durch bauliche Einrichtungen. Das Verhältnis zwischen einer habitatschutzrechtlichen Ausnahme und einer Ausnahme für ein Überschwemmungsgebiet ist ungeklärt. Jedenfalls kann aufgrund der Unterlagen keineswegs ausgeschlossen werden, dass Alternativstandorte außerhalb des EU-Vogelschutzgebietes vorliegen, die – ggf. nach Modifikation der Standardanforderungen an die Standortmaße – in nur geringfügigem Umfang ein Überschwemmungsgebiet in Anspruch nehmen müssen und daher angesichts der Anforderungen an eine habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung vorzugswürdig sind.

K15 – Topographieunterschied von < 30 m zum bestehenden Schienenniveau der Hauptstrecke

Als ein weiteres Ausschlusskriterium für Standorte nennen die Unterlagen die Topografie des Geländes und eine Begrenzung der befahrbaren Steigung auf 12,5 ‰. Dieses Ausschlusskriterium ist nicht nachvollziehbar, wenn man bedenkt, dass lt. Internet selbst der zentrale Bahnhof Stuttgart 21 eine Neigung von 15 ‰ aufweist. Wenn also eine solche Gleisneigung selbst in einem so wichtigen Bahnhof fahr- und sicherheitstechnisch zu bewältigen ist, dann muss dies unter den Bedingungen eines Betriebsgeländes mit einem Bruchteil an Schienen- und Publikumsverkehr und bei langsamer Fahrt erst recht möglich sein. Im Übrigen scheint es sich auch nach den Unterlagen keineswegs um einen so fixen Wert zu handeln, wenn es auf S. 43 heißt:

„Ein Grenzwert von 30 m Höhenunterschied (Plus/Minus) zum Eingangsniveau der Anbindungsgleise (von Verkehrsstrassen) wird definiert und erscheint angemessen.“

Das deutet auf einen erheblichen Spielraum hinsichtlich der Gestaltung eines Standortes hin, der sich in den Kriterien jedoch nicht wiederfindet.

Als weitere Bedingung wird in den Unterlagen in diesem Zusammenhang das Kriterium „Anordnung der Werkteile in möglichst geringer Entfernung zueinander“ genannt. Es lässt sich also feststellen, dass auch dieses Merkmal nicht geeignet ist, um Standorte aus einer habitatschutzrechtlichen Alternativenprüfung auszuschließen. Denn wenn für Alternativlösungen, mit denen eine Beeinträchtigung eines europäischen Schutzgebietes gemindert oder vermieden werden kann, Abstriche in der Zielerfüllung oder höhere Kosten zur Realisierung nach der Rechtsprechung zumutbar sind, ist nicht ersichtlich, wieso das hier betrachtete Kriterium eine nähere Betrachtung ausschließt.

K50 – nicht Gewässer 1. und 2. Ordnung oder schiffbare Kanäle kreuzend

Für dieses Kriterium ist schon grundsätzlich nicht ersichtlich, warum es ein Ausschlusskriterium sein soll, wenn eines der genannten Gewässer zu kreuzen wäre. Denn die Zumutbarkeit der damit verbundenen Erschwernisse hängt von der Schwere des Eingriffs in das EU-Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ ab.



Es sind auch Abstriche an der Zielerreichung hinzunehmen, um eine Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten zu vermeiden.

Auch ist nicht erkennbar, ob solche Gewässer an den Alternativstandorten betroffen wären und diese wirklich beeinträchtigt werden würden. Die Erforderlichkeit von Bauwerken jedenfalls ist kein Argument, um solche Standorte auszuschließen, wenn dort das Vorhaben ohne die Beanspruchung habitatschutzrechtlich relevanter Flächen realisiert werden kann. Ob die damit verbundenen Mehraufwendungen den Rahmen des Zumutbaren überschritten würden, wurde nicht im Einzelnen ermittelt, jedenfalls in den Unterlagen nicht dargestellt.

K51 – kein Ausschluss der Fläche aufgrund von Netztestaten der DB

Dieses Kriterium ist völlig undurchsichtig und wirft eine Reihe von Fragen auf, weshalb es als Ausschlusskriterium nicht zu akzeptieren ist. Auch die Anlage B_01_01_Netztestate bringen hier nicht die erforderliche Klarheit. Vielmehr ist auf die dort auf S. 2 formulierte Einschränkung hinzuweisen:

„Auf Grund der Gesetzeslage weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass aus diesem Untersuchungsergebnis heraus

- kein Anspruch auf Trassenreservierung im Sinne der vorgelegten Konzepte besteht und kein Trassenangebot abzuleiten ist;*
- keine verbindlichen Zusagen über Gleisbelegungen sowie die Verfügbarkeit von Abstell-/Zugbildungsgleisen und Serviceeinrichtungen insbesondere in den Knotenbahnhöfen entstehen;*
- heute noch nicht bekannte Verkehrsentwicklungen zu Veränderungen der bei dieser Untersuchung angenommenen Rahmenbedingungen führen können.“*

Darin kommt zum Ausdruck, dass die Auskunft der DB Netze unverbindlich ist und sich Zeitfenster für Zufahrten zum ICE-Werk nach Fertigstellung auch ganz anders darstellen können. Daraus erfolgt jedoch umgekehrt auch, dass diesem Testat keine besondere Bedeutung zugemessen werden kann. Vor dem Hintergrund, dass angesichts der massiven Eingriffe in das EU-Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ auch Abstriche in der Zielerreichung hinzunehmen sind, hätte auch geprüft werden müssen, ob sich nicht weitere Standorte dadurch ergeben, dass Fahrpläne (in Teilen) so angepasst werden, dass Zufahrten zum ICE-Werk ermöglicht werden. In gleicher Weise hätte dies auch für eingleisige Strecken geprüft werden müssen. Ebenso wäre zu prüfen gewesen, in welcher Weise und in welchen Zeitfenstern z.B. längere Haltezeiten von regulären Zügen möglich sind, um Zufahrten zum ICE-Werk zu ermöglichen. Die zumindest für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des ICE-Werks offensichtlich unverbindliche Auskunft der Vorhabenträgerin kann jedenfalls keinen Einfluss auf die Festlegung eines Standortes haben. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund der hohen Anforderungen, die an eine habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung zu stellen sind.



K53 – keine Autobahn kreuzend

Dieses Merkmal kann angesichts der hohen Anforderungen, die an eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung zu stellen sind, nicht von vornherein als Ausschlusskriterium eingestuft werden. Denn es ist im Wesentlichen der erhöhte bauliche Aufwand, der die Querung einer Autobahn als unattraktiv erscheinen lässt. Die damit verbundenen Erschwernisse und Mehrkosten sind jedoch immer in Relation zu der Schwere des Eingriffs in das Natura 2000-Gebiet zu sehen. Mehrkosten sind hinzunehmen. Ob diese unzumutbar sind, hängt vom Einzelfall ab und muss dementsprechend genau ermittelt werden.

K56 – Fahrzeit zum Werksgelände

Die Fixierung auf eine Fahrzeit von 15 Minuten kann kein Ausschlusskriterium sein und deshalb ist auch nicht nachvollziehbar, weshalb es zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gibt, das ICE-Werk ausgerechnet in einem EU-Vogelschutzgebiet zu errichten und keine Alternativen vorliegen. Hier erscheinen nicht nur längere Fahrtzeiten zumutbar, was vermutlich zur Eignung weiterer Standorte führen würde. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum dieses Merkmal für jede Zufahrt möglich sein soll. Vielmehr wird es je nach Tageszeit und Streckenauslastung auch Situationen geben, in denen nicht mit der Mindestgeschwindigkeit gerechnet werden muss, sondern höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können und deshalb eine Fahrzeit von 15 Minuten für einen Teil der Fahrten zum Werk auch bei größerer Entfernung zu leisten ist. Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird auch dieser Variante im Detail ergänzend nachzugehen sein. Die Alternativenprüfung auf Ebene der Raumordnung bleibt hier defizitär.

Hinsichtlich der Fahrzeiten ist festzuhalten, dass sie kalkuliert werden unter den aktuellen Fahrplan- und Steuerungsbedingungen. Es ist jedoch zu erwarten, dass bis zur Fertigstellung eines ICE-Werks im Raum Nürnberg weitere Möglichkeiten der zeitlichen Steuerung bestehen werden. Im Übrigen ist es eine Frage der Prioritäten, in welcher Weise man die Wartungsfahrten der ICE-Züge in den laufenden Betrieb einpasst.

Vor dem Hintergrund der Anforderungen an die habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung ist die Anwendung des Kriteriums K56 schlichtweg unzulässig, da Standorte ausgeschlossen wurden, die die von der Vorhabenträgerin selbst gewählten Fahrzeiten, die für den Betrieb für erforderlich erachtet worden waren, einhalten. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass sogar Abstriche an der Zielerfüllung zulässig sind.

Wie oben für die einzelnen Kriterien bereits dargelegt, können die besagten Faktoren nicht in einer ja-nein-Kategorisierung zum Ausschluss eines Standortes führen, weil sie im Kontext der habitatschutzrechtlichen Alternativenprüfung



Standorte ausblendet, die sich in diesem Sinne als zumutbar erweisen, um die erhebliche Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ zu vermeiden. Die Gesamtbewertung hat in fehlerhafter Weise die habitatschutzrechtliche Betroffenheit in die Vielzahl der übrigen Kriterien eingereicht. Von ihrer rechtlichen Gewichtung stehen sie jedoch separat und sind der Gesamtabwägung aller übrigen Kriterien gegenüberzustellen. Eine solche Vorgehensweise wäre nur dann möglich, wenn auch Natura 2000-Gebiete als KO-Kriterium in der Gesamtbewertung betrachtet worden wären. Gleiches gilt im Übrigen auch für die artenschutzrechtlichen Verbote.

Die vorgenommene Standortauswahl, die gleichzeitig auch die Grundlage für die Alternativenprüfung sein soll, ist jedoch auch auf der nächsten Stufe unzulässig. Um weitere Standorte auszuschließen, wurden zwei zusätzliche KO-Kriterien eingeführt, so dass nach der 2. Iteration nur noch die drei Standorte B, F und G im Vogelschutzgebiet übriggeblieben sind. Rausgefallen sind drei weitere Standorte die allerdings überhaupt keine Flächeninanspruchnahme des Vogelschutzgebietes verursacht hätten.

Mit Blick auf die unverzichtbare habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung ist daher zusammenfassend festzustellen:

Für das ICE-Werks ist davon auszugehen, dass es verträglichere Alternativstandorte wie die Standorte B, F und G gibt, an denen es nicht oder nur zu geringeren Eingriffen in ein Natura 2000-Gebiet kommt. Die Unterlagen weisen sogar Standorte abseits des EU-Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ aus, die sich als geeigneter erweisen als die jetzt in die engere Wahl gezogenen.

Hinzu kommt, dass für den Fall der habitatschutzrechtlichen Ausnahme die bisherigen Untersuchungen unzureichend sind. Denn Ausnahmen von den habitatschutzrechtlichen Verboten sind u.a. nur dann möglich, wenn keine Alternativen bestehen, durch die für den Vorzugsstandort festgestellte Beeinträchtigungen ganz vermieden werden können oder geringer ausfallen. Es gibt insgesamt drei Standortalternativen (H, I und J), deren Gesamtpunktzahlen im Standortvergleich sogar für die Standorte H (741) und J (778) deutlich höher ausfallen als für die Standorte B (636), F (684) und G (626), die in keiner Weise plausibel ausgeschlossen wurden, aber außerhalb der Natura 2000-Gebiete liegen. Die Begründung auf S. 70 sowie S. 88 des Erläuterungsberichts Teil A hält der habitatschutzrechtlichen Alternativenprüfung jedenfalls nicht stand, wenn die aus habitatschutzrechtlicher Sicht besseren Alternativen nur deshalb ausgeschlossen wurden, weil der Werkstandort vom Nürnberger Hauptbahnhof innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein soll (Ausschlusskriterium K56). Zumal die Schätzung für den Standort J bei 12-30 Minuten liegt. (S. 70 Erläuterungsbericht Teil A) Die abschließende Einschränkung von drei Standorten (B, F und G) ist mit Blick auf die betroffenen Schutzgüter und die dafür nach habitatschutzrechtlichen Maßstäben zu leistende Alternativenprüfung daher nicht haltbar. Spätestens im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens wird es unmöglich sein für die



Ausnahme darzulegen, dass es keine unter habitatschutzrechtlichen Gesichtspunkten verträglichere Variante gibt.

Zudem unterliegt die Wahl der drei Standorte einem wesentlichen Fehler. So wurden Naturschutzgebiete als KO-Kriterium im Vergleich der Standorte kategorisiert, Natura 2000 Gebiete hingegen nicht. Dabei wird allerdings verkannt, dass die bayerische Sicherung der Natura 2000 Gebiete derzeit vor dem EuGH geprüft wird.

III. Unzureichende Standortauswahl aufgrund Konfliktintensität mit den Belangen des Klimaschutzes

Die Standortauswahl widerspricht vor diesem Hintergrund auch Art. 20a GG und §§ 3 Abs. 2, 13 Abs. 1 S. 1 KSG i.V.m. Anlage 1 und 2 KSG.

Wie bereits im Rahmen der UVS dargelegt, hat sich das Bundesverfassungsgericht bezogen auf einzelne Projekte in seinem Beschluss vom 23. März 2022, Az. 1 BvR 1187/17 dahingehend geäußert, dass jedem einzelnen Projekt eine wesentliche Bedeutung in Bezug auf die Erreichung der Klimaschutzziele zukommt (a.a.O. Rz. 143).

Ausgehend von diesem rechtlichen Maßstab muss bereits auf der Ebene des Bedarfs und der Standortauswahl sichergestellt werden, dass die Vereinbarkeit dieses Vorhabens mit den nationalen und völkerrechtlich verbindlichen Zielen des Klimaschutzes vereinbar ist und keine klimaschonendere Alternative zur Verwirklichung der Maßnahme zur Verfügung steht.

Vorliegend verdeutlicht der Erläuterungsbericht Teil A, dass keiner der ausgewählten und im Raumordnungsverfahren befindlichen Standorte eine klimaverträgliche Realisierung der Maßnahme zulässt.

- Für den Standort B führt die Vorhabenträgerin auf Seite 268 des Erläuterungsberichts Teil A aus:

„In Bezug auf das Schutzgut „Luftreinhaltung und Klima“ ist für den Standort B aufgrund der Betroffenheit von Waldflächen (vor allem von Waldflächen mit Bedeutung als Klimaschutzwald) sowie Luftleitbahnen ein hohes Konfliktpotenzial bzw. eine geringe Umweltverträglichkeit zu erwarten.“

- Für den Standort F führt die Vorhabenträgerin auf Seite 269 des Erläuterungsberichts Teil A aus:

„In Bezug auf das Schutzgut „Luftreinhaltung und Klima“ ist für den Standort F aufgrund der Betroffenheit von Waldflächen (vor allem von Waldflächen mit Bedeutung als Klimaschutzwald) ein hohes



Konfliktpotenzial bzw. eine geringe Umweltverträglichkeit zu erwarten.“

- Für den Standort G führt die Vorhabenträgerin auf Seite 270 des Erläuterungsberichts Teil A aus:

„In Bezug auf das Schutzgut „Luftreinhaltung und Klima“ ist für den Standort G aufgrund der Betroffenheit von Waldflächen (insbesondere mit einer besonderen Bedeutung als Klimaschutzwald) ein hohes Konfliktpotenzial bzw. eine geringe Umweltverträglichkeit zu erwarten.“

- Für alle drei Standorte resümiert die Vorhabenträgerin auf Seite 286 des Erläuterungsberichts Teil A

„Die Waldflächen zählen bei allen Standorten zum regionalen Klimaschutzwald. Die Betroffenheit liegt bei 63-90 % der Bewertungsräume. Zusätzlich werden bei Standort B und F kleinflächig Waldflächen berührt, die eine bedeutende Rolle für den lokalen Klimaschutz spielen. Innerhalb der Standorte F und G dienen die Waldflächen gem. Wald funktionsplanung kleinflächig als Immissionsschutz für die umgebenden Autobahntrassen.

[...]

In Bezug auf das Schutzgut „Luftreinhaltung und Klima“ ist das Konfliktpotenzial aufgrund der vorhandenen wertvollen Waldflächen für den regionalen Klimaschutz für alle drei Standorte als hoch zu bewerten. Die Umweltverträglichkeit ist somit als gering einzustufen.“

Ausgehend von dieser eigenen Bewertung der Vorhabenträgerin, sowie unter Zugrundelegung der Klimaziele des Pariser Abkommens mit der Einhaltung des 1,5°C-Ziels, sowie der im KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele der einzelnen Sektoren (hier im Sektor Verkehr), steht bereits aufgrund der zwingend zu berücksichtigenden Belange des Klimaschutzes fest, dass es sämtlichen ausgewählten und im Raumordnungsverfahren befindlichen Standorten an einer Raumverträglichkeit fehlt. Demzufolge ist eine weitergehende Standortsuche unter Berücksichtigung der vorbezeichneten Bestimmungen zwingend notwendig.

Auch fehlt eine Gewichtung der Klimaschutzfunktion der Flächen im Standortvergleich. Bestimmte Ausprägungen der Landschaft können wesentliche Beiträge zum Klimaschutz leisten. Dabei spielen insbesondere der Schutz organischer Böden und Waldflächen eine Rolle. Methoden zur Integration des Klimaschutzes in die Raumplanung werden bereits seit Jahren bereitgestellt (siehe hierzu auch WENZEL et al. 2022), sodass es aufgrund der gegenwärtigen Herausforderung des Klimawandels nicht nachvollziehbar ist, dass die Klimaschutzfunktion der



jeweiligen Standorte nicht in die Gesamtbeurteilung des Raumwiderstands einbezogen wird.

Des Weiteren ist gerade unter Berücksichtigung der nationalen Klimaziele eine Darlegung der Nullvariante unabkömmlich, d.h. der Auswirkungen eines gänzlichen Verzichts auf das Vorhaben. Eine solche findet sich in den Auslegungsunterlagen jedoch nicht, obgleich sie auch in der UVS gemäß Anlage 4 Nr. 2 UVPG dargestellt werden müsste.

IV. Zwischenfazit

Die Standortauswahl der Vorhabenträgerin ist bei näherer Betrachtung unzureichend. Bei den zentralen Auswahlritten zu Beginn der Standortauswahl (1. und 2. Iteration) kommen Kriterien als KO-Kriterien zur Anwendung, denen eine solche Bedeutung nicht zukommt und auch nicht zukommen darf. Denn auf der Gegenseite lässt die Vorhabenträgerin in ihren Auswahlritten 1-3 sämtliche Umweltbelange als Bewertungskriterien unberücksichtigt. Erst auf Ebene der letzten 9 verbliebenen Standortalternativen erfolgt überhaupt eine Auseinandersetzung mit Umweltbelangen. Ein Ausschluss von insgesamt 6 Standorten wird von der Vorhabenträgerin dann allerdings allein aufgrund der Fahrzeit zum ICE Werk vorgenommen, sodass letztlich Umweltaspekte im Entscheidungsprozess der Standortauswahl bis zum Raumordnungsverfahren keinerlei (entscheidungs-erhebliche) Berücksichtigung gefunden haben.

Ein solches Vorgehen ist wieder nachvollziehbar, noch ist es rechtlich zulässig. Denn gerade das zwingende Recht und die hohen Anforderungen an Ausnahmegenehmigungen, zum Beispiel im Wasserrecht, im Habitatschutzrecht und im Naturschutzrecht verdeutlichen, dass diese Belange des zwingenden Rechts bereits von Beginn der Standortauswahl an mitberücksichtigt werden müssen.

Im Ergebnis ist es damit nicht ausreichend, die bloße Raumverträglichkeit der hier im Verfahren noch befindlichen 3 Standorte zu prüfen. Denn es ist offensichtlich, dass alle 3 Standorte aufgrund der erheblichen entgegenstehenden raumordnerischen Belange und Umweltbelange, raumunverträglich sind. Insoweit bedarf es, sollte die Vorhabenträgerin an ihrem Vorhaben festhalten wollen, einer gänzlich neuen Standortsuche, in der sämtliche Umweltbelange, insbesondere aber die nationalen Umweltziele (zum Beispiel Klimaziele) und die jeweiligen Schutzgebiete (zum Beispiel Natura-2000-Gebiete, Naturschutzgebiete), als auch die Vorgaben des zwingenden Rechts (z.B. WHG, WRRL und Art. 9 BayWaldG) angemessen Berücksichtigung finden.