

Per E-Mail: stellungnahmen.nbs-abs@rpk.bwl.de

hgrs Hoffmann | Greß | Reitberger | Sommer Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
Koppstraße 16 | 81379 München

Regierungspräsidium Karlsruhe
76247 Karlsruhe

**Hoffmann | Greß
Reitberger | Sommer**
Rechtsanwälte
Partnerschaft mbB

hgrs

Datum	Rechtsanwalt	E-Mail	Telefon	Unser Zeichen
27.07.2026	Frank Sommer	sommer@hgrs.eu	+49 89 76 73 60 80	318-25-SO-th

Klaus Hoffmann ^P
Rechtsanwalt
Fachanwalt für
Verwaltungsrecht

Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung für das Bahnprojekt Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe

Jürgen Greß ^P
Rechtsanwalt
Fachanwalt für
Verwaltungsrecht
Fachanwalt für
Sozialrecht

Sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit zeigen wir unter Hinweis auf beigefügte Vollmacht (**Anlage 1**) die anwaltliche Vertretung der Gemeinde Hambrücken, Hauptstraße 108, 76707 Hambrücken an. Namens und im Auftrag unserer Mandantin nehmen wir im eingangs genannten Verfahren Stellung wie folgt:

Mathias Reitberger ^P
Rechtsanwalt
Fachanwalt für
Verwaltungsrecht
Mediator

Frank Sommer ^P
Rechtsanwalt
Fachanwalt für
Verwaltungsrecht

1. Vorbemerkung

Nach § 18 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes des Landes Baden-Württemberg in der Fassung vom 10.07.2003 (LplGBW) und § 15 Abs. 1 Satz 1 des Raumordnungsgesetzes vom 22.12.2008, das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12.08.2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist (ROG), i.V.m. § 1 Satz 3 Nr. 9 der Raumordnungsverordnung vom 13.12.1990, die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 22.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist (RoV), sind Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit – wie der vorliegende geplante Ausbau und Neubau einer überörtlich bedeutsamen Schienenstrecke – Gegenstand von Raumverträglichkeitsprüfungen.

Antonia Bernhart
Rechtsanwältin

Daniel-Alberto Händler
Rechtsanwalt

^P Partner der Partnerschaftsgesellschaft mbB

Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung sind gemäß § 15 Abs. 1 Satz 2 ROG die Prüfung der raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten, insbesondere die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raum-

hgrs
Hoffmann | Greß
Reitberger | Sommer
Rechtsanwälte
Partnerschaft mbB

Koppstraße 16
81379 München

Telefon +49 89 76 73 60 70
Telefax +49 89 76 73 60 88
kanzlei@hgrs.eu
www.hgrs.eu

Sitz: München
Amtsgericht München
PR 1387

bedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die Prüfung der ernsthaft in Betracht kommenden Standort- oder Trassenalternativen sowie die überschlägige Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG unter Berücksichtigung der Kriterien nach Anlage 3 des UVPG.

Eine abschließende und verbindliche Entscheidung über die rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens wird noch nicht getroffen, sondern ist einem Fachplanungsverfahren vorbehalten. Dennoch ist eine Stellungnahme der Gemeinde Hambrücken angezeigt, um auch die konkreten örtlichen Verhältnisse angemessen im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung zu betrachten und zu berücksichtigen.

Im Vordergrund stehen bei der Prüfung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens die Vereinbarkeit mit dem Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (LEP), §§ 6, 7 LplGBW und dem einschlägigen Regionalplan der Region Karlsruhe (RP), § 11 LplGBW.

Der Gemeinde Hambrücken ist bewusst, dass im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung keine Bedarfsprüfung stattfindet, sondern es Aufgabe der betreffenden Fachbehörden ist, die Erforderlichkeit des Vorhabens in diesem Sinne zu überprüfen. Die Gemeinde Hambrücken behält sich allerdings ausdrücklich vor, solche Äußerungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens anzubringen.

Die Gemeinde Hambrücken ist sich außerdem bewusst, dass detaillierte technische Ausführungen und konkrete Schutzmaßnahmen erst im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren geprüft und festgelegt werden. Dennoch weist die Gemeinde Hambrücken bereits auf Ebene dieser Raumverträglichkeitsprüfung nachdrücklich darauf hin, dass für das Gemeindegebiet erhebliche Lärmkonflikte zu erwarten sind und diese Lärmkonflikte frühzeitig berücksichtigt werden müssen. Dies ist unerlässlich, um auf dieser frühen Planungsstufe raumordnerische Konflikte zu identifizieren und Weichen für eine lärmsensible Trassierung und geeignete Schutzmaßnahmen stellen zu können. **Die Gemeinde Hambrücken behält sich ausdrücklich vor, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens konkrete Forderungen zur Lärminderung und zum Schutz der betroffenen Anwohner zu erheben und durchzusetzen.**

2. Überfachliche und raumstrukturelle Belange

2.1 Erfordernisse der Raumordnung

Leitvorstellung der Raumordnung und Landesplanung ist gemäß § 2 Abs. 1 LplGBW eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt, vgl. auch Ziffer 1.1 (G) LEP. Gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 ROG sind im Gesamttraum der Bun-

desrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 und 7 LplGBW sind die prägende Vielfalt der Region und ihrer Teilräume zu stärken (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 2 Satz 1 ROG) sowie gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Regionen herzustellen.

Der Freiraum ist durch übergreifende Freiraum-, Siedlungs- und weitere Fachplanung zu schützen; es ist ein großräumig übergreifendes, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem zu schaffen, § 2 Abs. 2 Nr. 2 Satz 5 ROG. Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft sowie von Wald- und Moorflächen ist dabei soweit wie möglich zu vermeiden, § 2 Abs. 2 Nr. 2 Satz 7 ROG.

Zum Schutz der ökologischen Ressourcen, für Zwecke der Erholung und für land- und forstwirtschaftliche Nutzungen sind ausreichend Freiräume zu sichern, Ziffer 2.3.1.4 (Z) LEP.

Bei der Entwicklung des Freiraumes, des Siedlungsgefüges und der Infrastruktur sollen die wechselseitigen Zusammenhänge und Abhängigkeiten berücksichtigt werden. Raumbeeinflussende Maßnahmen sollen so aufeinander ausgerichtet sein, dass sowohl gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in den Siedlungen als auch die ökologische Qualität der Freiräume gesichert und verbessert werden, Ziffer 1.2.2 (1) RP. Die Entwicklung der Region soll ressourcenschonend erfolgen, Ziffer 1.2.5 (1) RP.

Die Landschaft soll als Grundlage für alle Raumnutzungen so entwickelt und geschützt werden, dass die Stabilität und die Wohlfahrtswirkungen des Naturhaushalts dauerhaft gesichert bleiben. Hier sollen Freiräume in ihrer ökologischen und klimatischen Funktion geschützt, erhalten und weiterentwickelt, sowie ihre weitere Zerschneidung vermieden und soweit möglich zurückgeführt werden, Ziffer 1.2.5 (3) RP.

2.2 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung und sonstigen überörtlichen Gesichtspunkten

a) Nachhaltigkeit der Raumentwicklung

Die Gewährleistung einer gleichwertigen und nachhaltigen Raumentwicklung verlangt eine integrative Berücksichtigung vielfältiger Raumnutzungsansprüche und eine entsprechende Ausgestaltung und Sicherung der räumlichen Strukturen und Funktionen. Es gilt, räumliche Stärken zu erhalten und auszubauen, Schwächen zu mildern und vorhandene Defizite abzubauen.

Eine nachhaltige Raumentwicklung verknüpft wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, soziale Gerechtigkeit und Wohlfahrt mit dem dauerhaften Schutz der Lebensgrundlagen unter dem Leitgedanken eines umweltgerechten Wohlstandes für Generationen. Sie beschränkt sich damit nicht auf die ökologischen Aspekte der räumlichen Entwicklung, sondern umfasst auch andere Faktoren und Wertigkeiten wie Wirtschaft, Siedlung, Infrastruktur, Soziales usw.

So sind zwar leistungsfähige und umweltverträgliche Verkehrsinfrastrukturen wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Raumstruktur. Dieser Bestandteil hat jedoch nur dann Gewicht, wenn auch das Vorhaben Neubau - / Ausbaustrecke (NBS / ABS) Mannheim – Karlsruhe nachhaltig gedacht wird. Der Variantenvergleich stellte bei der Vorzugsvariante als besonderen Vorteil die Möglichkeit der Teilinbetriebnahme heraus, vgl. S. 326 des Variantenvergleichs. **Der Gesichtspunkt der Teilinbetriebnahme kann aus Sicht der Gemeinde Hambrücken auf Ebene der Nachhaltigkeit der Raumentwicklung nicht als durchschlagendes Argument in den Variantenvergleich einbezogen werden.** Im Gegenteil: die Teilinbetriebnahme ist offensichtlich als Übergangslösung konzipiert, sodass in Zukunft mit weiteren raumbedeutsamen Planungen zu rechnen ist, wobei die hiesige Raumverträglichkeitsprüfung eine bedeutende Weichenstellung vorgibt. Der Aspekt der Teilinbetriebnahme mag aus betriebswirtschaftlicher Sicht von Interesse sein. Allerdings sagt die Möglichkeit der Teilinbetriebnahme nichts über die dauerhafte Raumverträglichkeit aus. Das Vorhaben muss vielmehr in jeder Hinsicht als Gesamtprojekt gesehen und auch als solches beurteilt werden. Unabhängig davon muss sich die Teilinbetriebnahme als tatsächlich netzwirksam erweisen. Die Teilinbetriebnahme kann aus raumordnerischer Sicht erst recht dann nicht als Argument herangezogen werden, wenn sich der Güterzugverkehr nach wie vor an anderer Stelle staut und die Teilinbetriebnahme faktisch keine Entlastung mit sich bringt.

b) Raumstruktur

Die Gemeinde Hambrücken gehört gemäß Ziffer 3. des Anhangs zu Ziffer 2.1.1 LEP zur Randzone um den Verdichtungsraum Karlsruhe / Pforzheim. Für die Randzonen um die Verdichtungsräume definiert der LEP in Ziffer 2.3.1.4 das Ziel, zum Schutz der ökologischen Ressourcen, für Zwecke der Erholung und für land- und forstwirtschaftliche Nutzungen ausreichend Freiräume zu sichern.

Vor diesem Hintergrund sind die Erholungs- und Freizeitangebote in Hambrücken, welche sich überwiegend entlang des Waldrands in unmittelbarer Nähe zur Vorzugsvariante befinden, wie der **Vogelpark, der Waldspielplatz, der Waldkindergarten, die Minigolfanlage, die Grillhütte, der Biodiversitätspfad, die Schäumkerei, die Kleintierzuchtanlage, der Hundesportverein, der Fußball-Freizeitplatz, der Tennis- und Schützenverein sowie der Freizeitverein** im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen. Zu berücksichtigen sind darüber hinaus auch die Feld- und Waldwege, die sich in unmittelbarer Nähe der Vorzugsvariante befinden und zum Spaziergehen, Joggen und Wandern genutzt werden.

Die Erholungs- und Freizeitangebote sind bisher in den gesamten Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung in keiner Weise zu finden und wurden bei den Planungen sowie im Rahmen des Variantenvergleichs nicht berücksichtigt. Besonderes Augenmerk ist hierbei auf den Waldkindergarten zu legen. Die genaue Verortung der Erholungs- und Freizeitangebote und -einrichtungen sind in dem als **Anlage 2** beigefügten Lageplan kenntlich gemacht.

c) Ressourcenverbrauch / Flächensparen

Als großräumig verlaufendes Infrastrukturgroßprojekt ist das geplante Vorhaben in allen Varianten zwangsläufig mit einem erheblichen Ressourcen- und Flächenverbrauch verbunden. Dem ist sich die Gemeinde Hambrücken durchaus bewusst.

Auch wenn die Vorzugsvariante im Bereich der Gemeinde Hambrücken mit der Bestandsstrecke gebündelt werden soll, wird der Neubau bzw. Ausbau einen enormen Flächenverbrauch zur Folge haben. Dabei ist vor allem auch zu beachten, dass der Flächenverbrauch nicht allein aufgrund des eigentlichen Neu- und Ausbaus stattfindet, sondern auch aufgrund des hohen naturschutzfachlichen Ausgleichsflächenbedarfs und der Inanspruchnahme von Flächen während der Bauphase.

Die Bestandsstrecke zerschneidet bereits heute in großem Ausmaß den regionalen Grünzug und damit einen alten gewachsenen und wertvollen Wald. Zum Zeitpunkt der damaligen Planung der Bestandstrasse wurde diese Tatsache nicht hoch gewichtet. Dies darf jedoch nicht zu dem Argument verdreht werden, die bestehende Zerschneidung unter dem Deckmantel der „Bündelung“ noch auszuweiten. Bestehende Zerschneidungswirkungen sollen hingegen gemäß Ziffer 1.2.6 (3) RP durch Vernetzungsmaßnahmen gemildert und großräumige Freiraumstrukturen wiederhergestellt werden.

Die Vorzugsvariante verlässt jedoch zwischen Waghäusel und Hambrücken die Bündelung mit der Bestandsstrecke, um östlich anstatt westlich der L560 zu verlaufen und die L638 zu kreuzen. Darüber hinaus wird die Bündelung mit der Bestandsstrecke 4080 verlassen, um zur Bündelung mit der Bestandsstrecke 4020 überzugehen. **Die im Rahmen des Variantenvergleichs in Betracht gezogene Trasse R5, R6 entspricht dabei genauso gut, wenn nicht sogar besser, dem Gebot der Bündelung.** Die Trasse R5 soll früher entlang der Bundesautobahn BAB5 verlaufen und kann in wesentlich größeren Abschnitten mit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur gebündelt werden. Das Bündelungsargument ist somit nicht Alleinstellungsmerkmal der Vorzugsvariante.

d) Klimaschutz

Langfristig ausgerichtete Infrastrukturprojekte wie das vorliegende sind auch vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels und der Festlegungen im Landesentwicklungsplan und Regionalplan zu prüfen.

Dabei erschöpfen sich die klimarelevanten Auswirkungen nicht darin, dass der Ausbau des Schienenverkehrs und die damit verbundene erhöhte Nutzbarkeit des Schienenverkehrs einen Vorteil für das Klima bietet. Zu beachten ist auf der anderen Seite vielmehr auch, dass in der Gesamtschau für die Ausführung des Vorhabens zugleich Flächen in Anspruch genommen werden, welche als Wald- und Moorflächen ebenfalls einen klimarelevanten Beitrag leisten. Dies gilt es zu vermeiden bzw. zumindest zu minimieren.

Die Vorzugsvariante zerschneidet allerdings einen Wald, der als regionaler Grünzug festgelegt ist und führt dazu, dass der Wald seine Klimafunktion noch weniger erfüllen kann als bereits heute aufgrund der Bestandsstrecke und der damit einhergehenden bereits vorliegenden Zerschneidung. Bestehende Zerschneidungen sollen jedoch gemäß Ziffer 1.2.5 (3) RP zurückgeführt werden.

3. Raumbezogene fachliche Belange des Verkehrs

3.1 Erfordernisse der Raumordnung

Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sind so aufeinander abzustimmen, dass eine bedarfsgerechte Anbindung, Erschließung und Verflechtung aller Teilräume des Landes und eine Verminderung der verkehrsbedingten Immissionsbelastungen erreicht werden, Ziffer 7.1 (G) LEP.

Auf eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung und Verknüpfung der Verkehrssysteme ist hinzuwirken. Durch raumordnerische Festlegungen soll im Personenverkehr die Nutzung der Schiene und des öffentlichen Personenverkehrs, im Güterverkehr eine Verlagerung auf Schiene und Wasserstraße gefördert werden. Überregionale Güterverkehrszentren und regionale logistische Zentren sollen ein integratives Verkehrssystem unterstützen, Ziffer 4.1.1 (G) LEP.

Die Entwicklung der Infrastruktur soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft sowie auf die großräumigen Aufgaben und Funktionen der Region ausgerichtet werden, Ziffer 1.2.6 (1) RP.

3.2 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung und sonstigen überörtlichen Gesichtspunkten

a) Kein Mehrwehrt für die Gemeinde Hambrücken

Bei der Realisierung des Vorhabens kommt es vor allem dort zu Konflikten, wo die Trasse die bestehende oder geplante Straßeninfrastruktur anlage- oder baubedingt kreuzt, tangiert oder verdrängt und damit entsprechende Folgemaßnahmen auslöst.

Die im Regionalplan als Straße für den regionalen Verkehr festgelegte Straße L556 wird durch die Vorzugsvariante an zwei Stellen gekreuzt, wobei für die Kreuzung in der Nähe der Bundesautobahn BAB 5 in Richtung Forst in der jetzigen Planung keine Lösung (Tunnel oder Brücke) bereitgehalten wird. Die siedlungsstrukturelle Beziehung zwischen Hambrücken und Forst und darüber hinaus nach Bruchsal als regionalem Zentrum wurde im Rahmen der Raumverträglichkeitsanalyse – anders als die Trennwirkung zwischen Graben-Neudorf und Hambrücken, vgl. S. 192 des Haupttextes zur Raumverträglichkeitsprüfung – nicht berücksichtigt.

Die Verbindung zwischen Hambrücken und Forst, insbesondere über die L556, hat jedoch sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch für den überörtlichen Verkehr von Waghäusel aus kommend große Bedeutung. Darüber hinaus kreuzt die Vorzugsvariante den Heuweg und die Kirchstraße in Richtung Graben-Neudorf. Hier ist zumindest während der Bauphase mit enormen Einschränkungen zu rechnen.

Die Gemeinde Hambrücken wird somit stärker von den umliegenden Nachbargemeinden abgeschnitten, wobei sich für die Gemeinde Hambrücken durch das Vorhaben keinerlei Mehrwert ergibt. Das Vorhaben soll nach Angaben der Bahn überwiegend dem Güterverkehr dienen. Eine Anbindung der Gemeinde Hambrücken an den regionalen oder überregionalen Schienenverkehr ist gerade nicht vorgesehen.

b) Längsneigung der Variante R4 im Bereich Hambrücken

Einen nachhaltigen Beitrag zur Stärkung des Schienennetzes auf Ebene des Güterverkehrs kann die Vorzugsvariante nur dann leisten, wenn sie auch technisch umsetzbar ist und tatsächlich ihrem Zweck entsprechend genutzt werden kann. Dabei ist der Gemeinde durchaus bewusst, dass eine Raumverträglichkeitsprüfung grundsätzlich keine konkrete Trassenfestlegung beinhaltet. Im vorliegenden Fall legt sich die Variante R4 aber im Bereich Hambrücken sehr genau auf einen Verlauf unmittelbar nördlich der Bestandsstrecke 4080 mit einer Überquerung der Brücke der L 556 über die Strecke 4080 fest. In diesem Zusammenhang stellen sich konkret Fragen einer güterzugtauglichen Längsneigung der Streckenführung, da mit der Überquerung der Brücke der L 556 über die Bestandsstrecke und der anschließenden Unterquerung der Anschlussstelle der B 35 an die BAB 5 Zwangspunkte gesetzt werden, die unmittelbar Auswirkung auf die Längsneigung der Strecke haben.

Die maximale Längsneigung einer Eisenbahnstrecke bestimmt maßgeblich deren Leistungsfähigkeit. Das gilt insbesondere für Strecken, die dem Güterzugverkehr dienen sollen. Je geringer die Steigung, desto näher an der Maximallänge und an dem Maximalgewicht kann ein Güterzug unterwegs sein. Ein angehaltener Güterzug muss jederzeit aus eigener Kraft anfahren können. Andernfalls muss eine zweite Lokomotive entweder an der Zugspitze oder am Zugschluss regelmäßig oder im Einzelfall zum Einsatz kommen. Durch ihre Vorhaltungskosten schlägt sie nicht nur wirtschaftlich negativ zu Buche, sondern reduziert auch die nutzbare Wagenzuglänge und schmälert die Infrastrukturkapazität in Bahnhöfen und auf der Strecke. Neu gebaute Strecken, die wie im vorliegenden Fall vornehmlich dem Güterzugverkehr dienen sollen, müssen daher im Hinblick auf die Längsneigung so ausgelegt werden, dass sie von Standard-Güterzügen problemlos und wirtschaftlich genutzt werden können. Legt man eine Zuglänge von 740 m, ein maximales Zuggewicht von 2.200 t sowie eine moderne 4-achsige Standardlokomotive zu Grunde, muss statt der nach § 7 Abs. 1 Var. 1 der Eisenbahn- und Betriebsordnung zulässigen Längsneigung von 12,5 ‰ ein Zielwert von möglichst 4, höchstens jedoch 6 ‰, eingehalten werden.¹

Als Negativ-Beispiele für Neubauprojekte aus jüngerer Zeit sei der Tunnel Rastatt genannt, dessen Rampen eine maximale Längsneigung von 12,3 ‰ aufweisen. Dadurch sinkt die Anfahrergrenzlast für eine Lokomotive der Baureihe 185 von 2.622 t auf 1.660 t.²

¹ <https://die-gueterbahnen.com/news/zahl-des-tages/4.html>

² https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Rastatt

Die schweren Güterzüge im Rheintal können den Tunnel damit nicht nutzen oder müssten eine zusätzliche Lokomotive vorspannen – die Nutzung der bisherigen, oberirdischen Strecke nebst Inkaufnahme entsprechender Geräusch-emissionen wird jedoch praktikabler und kostengünstiger sein.

Als weiteres Negativ-Beispiel sei die Neubaustrecke zum Ersatz der sog. Spessart-Rampe genannt. Der 5,4 Kilometer lange alte Abschnitt mit einer durchschnittlichen Neigung von 19 ‰ wurde durch eine aufwändig neu errichtete kürzere Trasse mit nur gering reduzierter Längsneigung ersetzt. Daher blieben mehrfach Güterzüge auf der neuen Strecke liegen, die keine zweite Lokomotive mitführten. Im Ergebnis werden nun trotz neuer Strecke schwere Güterzüge über die Strecke Richtung Fulda bis Schlüchtern und die Verbindungskurve nach Elm und weiter über Jossa nach Gemünden umgeleitet oder erhalten eine zweite Lokomotive.³

Die Variante R4 soll laut den vorgelegten Unterlagen im Bereich Hambrücken von Norden kommend unmittelbar südlich der Ortschaft die L 556 überqueren, die dort ihrerseits die Bestandsstrecke 4080 überquert, und anschließend die Strecke 4080. Im weiteren Verlauf muss noch einmal die L 556 über- oder unterquert werden (in den Plänen nicht dargestellt), um dann vor der Anschlussstelle der B 35 an die BAB 5 die vorgesehene Tunnellage zu deren Unterquerung zu erreichen. Für die geplante Brücke über die L 556 ist nach Auskunft des Landratsamts Karlsruhe von einer erforderlichen lichten Höhe von mindestens 4,70 m (Mindest-Lichtraumprofil 4,50 m zzgl. 0,20 m Sicherheitsabstand) auszugehen, gemessen ab der derzeitigen Fahrbahnoberkante der Brücke der L 556 über die Strecke 4080. Zusätzlich ist aufgrund der statischen Anforderungen an eine Eisenbahnbrücke für den Güterverkehr mit einer Bauwerksstärke von mindestens 1,50 m zu rechnen. Die lichte Höhe der Brücke der L 556 beträgt 7,48 m über Schienenoberkante der Strecke 4080. Unverständlich ist vor diesem Hintergrund, dass eine **Troglösung**, wie sie im Rahmen des 12. Dialogforums für diesen Abschnitt noch vorgestellt wurde, oder eine **Untertunnelung** wie beim Ausbau der Rheintalbahn im Raum Offenburg, nicht untersucht wurde.

Es ist daher zu prüfen und darzulegen, ob die Längsneigung der Variante R4 im vorbeschriebenen Bereich zwischen der Überquerung der Brücke der L 556 über der Strecke 4080 bis zur Unterquerung der Anschlussstelle der B 35 an die BAB 5 eine güterzugtaugliche Längsneigung von höchstens 6 ‰ erreicht.

³ <https://de.wikipedia.org/wiki/Spessartrampe>

4. Raumbezogene fachliche Belange der Energieversorgung

4.1 Erfordernisse der Raumordnung

Die Energieversorgung des Landes ist so auszubauen, dass landesweit ein ausgewogenes, bedarfsgerechtes und langfristig gesichertes Energieangebot zur Verfügung steht, Ziffer 4.2.1 (G) LEP. Das Netz der Transportleitungen ist bedarfsgerecht auszubauen. Hierzu erforderliche Trassen sind zu sichern, Ziffer 4.2.3 (G) LEP.

Das Leitungsnetz für Erdgas ist bedarfsgerecht weiter auszubauen, Ziffer 4.2.9 (G) LEP. Eine räumlich ausgewogene Zuführung von Erdgas aus verschiedenen Quellen und Einspeisepunkten ist sicherzustellen.

4.2 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung und sonstigen überörtlichen Gesichtspunkten

Die Vorzugsvariante kreuzt auf dem Gemeindegebiet Hambrücken gleich drei im Regionalplan festgelegte Ferngasleitungen. Die Tatsache, dass es im Untersuchungsgebiet eine Vielzahl von Ferngas- und Fernwasserleitungen gibt, war auf Ebene des Variantenvergleichs zwar bekannt, vgl. S. 24 des Textes zum Variantenvergleich. Die potenziell auftretenden Konflikte im Falle der Kreuzung dieser Leitungen durch das Vorhaben wurden im weiteren Verlauf jedoch nicht im Rahmen des Variantenvergleichs oder im Rahmen des Haupttextes zur Raumverträglichkeitsanalyse aufbereitet und abgehandelt.

5. Raumbezogene fachliche Belange des Immissionsschutzes, der Siedlungsstruktur und der Erholung

5.1 Erfordernisse der Raumordnung

Die Randzonen um die Verdichtungsräume sind so zu entwickeln, dass eine Zersiedelung der Landschaft und Beeinträchtigungen der Wohn- und Umweltqualität vermieden, Freiräume und Freiraumfunktionen gesichert, Entlastungsaufgaben für Verdichtungsräume wahrgenommen und Entwicklungsimpulse in den ländlichen Raum vermittelt werden, Ziffer 2.3.1.1 (Z) LEP. Die Infrastrukturentwicklung soll auf die Siedlungs- und Freiraumentwicklung abgestimmt werden. Dabei sollen die umwelt-, klima- und gesundheitsbezogenen Wirkungen aus Bau und Betrieb der Infrastrukturanlagen so gering als möglich gehalten werden, Ziffer 1.2.6 (2) RP.

Siedlungsentwicklung und Infrastruktur sind so aufeinander abzustimmen, dass eine bedarfsgerechte Anbindung, Erschließung und Verflechtung aller Teilräume des Landes und eine Verminderung der verkehrsbedingten Immissionsbelastungen erreicht werden, Ziffer 1.7 (G) LEP.

Ökologisch bedeutsame Teile sowie für die Erholung besonders geeignete Teile von Freiräumen sind vor Beeinträchtigungen zu schützen, zu vernetzen und mit entsprechenden Flächen benachbarter Räume zu verknüpfen, Ziffer 2.3.1.4 (G) LEP. Zur Befriedigung der Nachfrage nach Möglichkeiten für sportliche Aktivitäten und erholsame Vergnügungen in großflächigen Freizeiteinrichtungen sind geeignete Räume und Standorte zu sichern und raum- und umweltverträglich auszugestalten, Ziffer 5.4.5 (G) LEP. Dabei sind die Lage im Raum- und Siedlungsgefüge sowie die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie der sparsamen Bodennutzung zu berücksichtigen.

5.2 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung und sonstigen überörtlichen Gesichtspunkten

a) Immissionsschutz

Der Güterzugverkehr auf der geplanten Strecke der Vorzugsvariante wird zu enormen Lärmimmissionen im Gemeindegebiet Hambrücken führen. Auch wenn die Gemeinde Hambrücken bereits heute durch die Bestandsstrecke vorbelastet ist, kann dies nicht als Argument herangezogen werden, dass eine Mehrbelastung daher weniger gravierend sei. Gerade diese Vorbelastung wird allerdings bei der Argumentation mit einbezogen, um die ungünstige Bewertung der Vorzugsvariante abzumildern, vgl. S. 219 des Variantenvergleichs und S. 193 des Haupttextes zur Raumverträglichkeitsprüfung. Dennoch kommt der Variantenvergleich auf S. 219 zu dem Ergebnis, dass ruhige Gebiete von der Vorzugsvariante bei Hambrücken sowie Wiesental durchquert werden und die Vorzugsvariante in der Bewertung diesbezüglich als ungünstig einzustufen ist.

Die Vorzugsvariante weist im Vergleich zur Variante R5 eine höhere Zahl von Wohneinheiten aus, die von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (methodisch) betroffen sind. Dieser Aspekt muss im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung zwingend berücksichtigt werden. Für die Gemeinde Hambrücken ist es keinesfalls hinnehmbar, dass den Bürgerinnen und Bürgern mehr Lärm aufgebürdet wird, nur weil sie durch die Bestandsstrecke bereits vorbelastet sind. Dies gilt umso mehr, als für Hambrücken laut Haupttext zur Raumverträglichkeitsprüfung – anders als beispielsweise für Karlsdorf oder Waghäusel – gerade keine lärm mindernden Maßnahmen vorgesehen sind, vgl. S. 193 des Haupttextes zur Raumverträglichkeitsprüfung.

Die Gemeinde Hambrücken behält sich ausdrücklich vor, entsprechende lärmindernde Maßnahmen in einem nachgelagerten Planfeststellungsverfahren durchzusetzen.

b) Siedlungsentwicklung

Durch die Realisierung des Vorhabens dürfen im Hinblick auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung die ausgewiesenen Siedlungseinheiten sowie die nachhaltige Weiterentwicklung dieser Siedlungseinheiten möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Die Gemeinde Hambrücken ist bereits heute durch die Bestandsstrecke in ihrer Weiterentwicklung deutlich begrenzt. Zugleich darf auch der die Gemeinde umgrenzende Wald nicht ohne Weiteres zu Gunsten einer weiteren Siedlungsentwicklung verloren gehen. Durch das Vorhaben wäre die Gemeinde Hambrücken noch weiter in ihrer Entwicklung begrenzt.

c) Erholung

Die Region Karlsruhe und insbesondere die Gemeinde Hambrücken bieten aufgrund ihrer Lage zahlreiche Möglichkeiten zur Gestaltung der Freizeit und Erholung. Die Region zeichnet sich durch eine reizvolle und abwechslungsreiche Landschaft aus, die es zu erhalten gilt.

Dazu gehören auf dem Gemeindegebiet Hambrücken insbesondere die zahlreichen Spielplätze und Sportplätze, aber auch die Wildkatzenstation und der westlich angrenzende Wald selbst, welcher aktiv als Erholungsraum von Spaziergängern und Wanderern genutzt wird. Wir verweisen hierzu auf den als **Anlage 2** beigefügten Lageplan. **Diese Möglichkeiten werden nicht nur von Bürgerinnen und Bürgern, sondern auch von regionalen und überregionalen Besuchern genutzt.**

Es ist aufgrund der geballten Ansiedlung der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten entlang des westlich angrenzenden Waldes ersichtlich, dass die Qualität der Erholungsfunktion dieses Waldes geschätzt und genutzt wird. Entsprechend Ziffer 1.2.5 (2) RP wurde die Vielfalt des Landschaftsraums auf dem Gemeindegebiet Hambrücken im Besonderen für die Erholung entwickelt. Die Standorte der Freizeiteinrichtungen wurden umweltverträglich ausgestaltet.

Durch das Vorhaben sind die Freizeit- und Erholungseinrichtungen jedoch stark gefährdet. Dieser Umstand wurde auf Ebene des Variantenvergleichs – anders als beispielsweise in Bezug auf das Freizeitheim Anglerstubb im Erholungsgebiet Binsfeld (S. 271 des Variantenvergleichs) oder das Freizeitheim Fischerhaus bei Staffort (S. 272 des Variantenvergleichs) – nicht berücksichtigt.

6. Raumbezogene fachliche Belange der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei und Jagd

6.1 Erfordernisse der Raumordnung

Zur Sicherung der Ernährungs- und Rohstoffbasis, zur Erhaltung und Pflege der Kulturlandschaft und zur Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen ist die Land- und Forstwirtschaft als leistungsfähiger Wirtschaftszweig zu erhalten und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, Ziffer 1.10 (G) LEP. Der Wald ist wegen seiner Bedeutung als Ökosystem, für die Umwelt, das Landschaftsbild und die Erholung und wegen seines wirtschaftlichen Nutzens im Rahmen einer naturnahen und nachhaltigen Bewirtschaftung zu erhalten, zu schützen und zu pflegen, Ziffer 5.3.4 (Z) LEP. Eingriffe in den Bestand des Walds in Verdichtungsräumen und in Wälder mit besonderen Schutz- und Erholungsfunktionen sind auf das Unvermeidbare zu beschränken, Ziffer 5.3.5 (Z) LEP.

Naturnahe Waldbestände sollen erhalten oder entwickelt werden, Ziffer 1.2.5 (3) RP.

6.2 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung und sonstigen überörtlichen Gesichtspunkten

Bei dem westlich an die Gemeinde Hambrücken angrenzenden Wald handelt es sich nach dem Regionalplan der Region Karlsruhe um einen regionalen Grünzug. Die regionalen Grünzüge umfassen die Bereiche mit besonderer Bedeutung für die ökologische und erholungsbezogene Waldfunktionen sowie für die Forstwirtschaft.

Der Lußhardtwald wird aktiv von der örtlichen **Jagdschule**, welche auch überregional bekannt ist, genutzt. Darüber hinaus wird auch aktiv Forstwirtschaft betrieben. Die **Schlagraumvergabe** erfreut sich stets höchster Nachfrage.

Das Vorhaben würde den ohnehin bereits zerschnittenen Wald noch weiter zerschneiden und eine aktive und effektive Forstwirtschaft damit unattraktiv machen. Dies gilt es zu vermeiden.

7. Raumbezogene fachliche Belange von Natur und Landschaft

7.1 Erfordernisse der Raumordnung

Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen. Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen, § 2 Abs. 2 Nr. 6 Sätze 1 und 2 ROG.

Die natürlichen Lebensgrundlagen sind zu schützen und zu entwickeln und die prägende Vielfalt der Regionen und ihrer Teilräume zu stärken, § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 und 5 LplGBW. Die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima sowie die Tier- und Pflanzenwelt sind zu bewahren und die Landschaft in ihrer Vielfalt und Eigenart zu schützen und weiterzuentwickeln. Dazu sind die Nutzung von Freiräumen für Siedlungen, Verkehrswege und Infrastruktureinrichtungen durch Konzentration, Bündelung, Ausbau vor Neubau sowie Wiedernutzung von Brachflächen auf das für die weitere Entwicklung notwendige Maß zu begrenzen, Beeinträchtigungen ökologischer Funktionen zu minimieren und nachteilige Folgen nicht vermeidbarer Eingriffe auszugleichen, Ziffer 1.9 (G) LEP.

Zum Schutz der ökologischen Ressourcen, für Zwecke der Erholung und für land- und forstwirtschaftliche Nutzungen sind ausreichend Freiräume zu sichern, Ziffer 5.1.1 (Z) LEP.

Regionale Grünzüge sind als großräumige und zusammenhängende Teile der freien Landschaft zu sichern und zu entwickeln. In ihnen sind bauliche Anlagen und andere funktionswidrige Nutzungen ausgeschlossen, Ziffer 3.1.1 (1) RP. Die Infrastrukturentwicklung soll auf die Siedlungs- und Freiraumentwicklung abgestimmt werden. Dabei sollen die umwelt-, klima- und gesundheitsbezogenen Wirkungen aus Bau und Betrieb der Infrastrukturanlagen so gering als möglich gehalten werden, Ziffer 1.2.6 (2) RP.

Die Belange des Arten- und Biotopschutzes sollen bei den Nutzungen des Freiraums berücksichtigt werden, Ziffer 3.2.1 (3) RP.

7.2 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung und sonstigen überörtlichen Gesichtspunkten

a) Landschaftsbild

Zu Ziffer 1.2.6 (2) RP führt die Begründung des Regionalplans aus, dass vor allem darauf zu achten ist, dass sich die neuen Einrichtungen in die vorhandene und angestrebte Siedlungs- und Freiraumstruktur einfügen. Nachteilige Auswirkungen auf das Siedlungsgefüge, wie z.B. Lärm und Immissionen in Wohngebieten, und auf das ökologische Wirkungsgefüge sowie auf das Landschaftsbild sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Der Gemeinde Hambrücken ist bewusst, dass auf Ebene der Raumverträglichkeitsprüfung lediglich eine Grobtrassierung vorgenommen wird. Dennoch bestehen bei der Bestandsstrecke 4080 und der sonstigen vorhandenen verkehrlichen Infrastruktur Zwangspunkte, die auch auf Ebene des Planfeststellungsbeschlusses nicht umgangen werden können. Nach der vorliegenden Planung soll die Bestandsstrecke 4080 im Bereich der L566 mittels eines Brückenbauwerks überquert werden. Die L566 überquert dabei ihrerseits bereits die Bestandsstrecke in Brückenform.

Dementsprechend ist ein Brückenbauwerk für die Vorzugsvariante als „Brücke über Brücke“ erforderlich, was intensiv in das heutige Landschaftsbild eingreifen würde. Zur Veranschaulichung ist ein KI-generiertes Bild als **Anlage 3** beigefügt.

b) Regionaler Grünzug und Wald

Der Wald zwischen Graben-Neudorf, Hambrücken und Forst ist im Regionalplan als regionaler Grünzug festgelegt.

Zwischen dem Abzweig Molzau und Hambrücken sowie zwischen Hambrücken und Forst soll die Vorzugsvariante auf einem oberirdischen Streckenabschnitt verlaufen. Diese Streckenabschnitte greifen auf einer Länge von insgesamt rund 6,7 km in eine **Waldfläche mit Klimaschutzfunktion** ein. Auch südlich von Hambrücken wird durch einen oberirdischen Streckenabschnitt der Vorzugsvariante auf einer Länge von 1,3 km in eine Waldfläche eingegriffen. Auch hier ist zu betonen, dass die Argumentation der Bündelung mit der Bestandsstrecke nicht durchschlägt. Zum einen entfernt sich die Vorzugsvariante über weite Teile, insbesondere im Wald, von der Bestandsstrecke, zum anderen gilt der Bündelungsgrundsatz nicht ausschließlich für die Vorzugsvariante, sondern auch für die Variante R5, die in weiteren Teilen entlang der bestehenden Bundesautobahn BAB 5 verläuft.

Im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung wurde nicht ausreichend geprüft, ob die Ausnahme für bauliche Anlagen nach Ziffer 3.1.1 (2) RP einschlägig ist. Technische Infrastruktur ist danach nur dann ausnahmsweise zulässig, sofern die Funktionsfähigkeit des regionalen Grünzugs gewährleistet bleibt und keine freiraumschonendere Alternative besteht. Das Zusammenspiel der weiteren Eingriffe durch die Erweiterung um zwei Gleise in den ohnehin bereits durch die Bestandsstrecke zerschnittenen Wald spricht dafür, dass die Vorzugsvariante zum Funktionsverlust des Waldes als regionaler Grünzug führen wird.

c) Naturschutzgebiet

Das Schutzgebiet „Saalbachniederung“ wurde mit Verordnung der Regierungspräsidien Karlsruhe und Freiburg über das **Natur-, Landschafts- und Waldschutzgebiet „Saalbachniederung“** vom 31.07.2024 („LSG-VO“) als Landschaftsschutzgebiet, Waldschutzgebiet und als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Zwischen dem Abzweig Molzau bei Wiesental und Hambrücken verläuft die Vorzugsvariante auf einer Länge von insgesamt rund 5,1 km (vgl. S. 233 des Haupttextes zur Raumverträglichkeitsprüfung) durch das Wald- und Landschaftsschutzgebiet „Saalbachniederung“ sowie durch das Landschaftsschutzgebiet „Hambrücker Wiesen“ auf einer Länge von rund 50 m. Die als Naturschutzgebiet ausgewiesene Fläche wird durch die Vorzugsvariante randlich tangiert.

Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes ist gemäß § 5 der LSG-VO insbesondere die Sicherung der Landschaft und des Landschaftsbildes vor Beeinträchtigung, vor allem vor Zerschneidung durch Infrastruktureinrichtungen insbesondere des Verkehrs oder zur Energieversorgung. Übergeordneter Schutzzweck des Schonwalds „Saalbachniederung“ ist gemäß § 7 Abs. 1 LSG-VO die Erhaltung, Entwicklung und Erforschung der außergewöhnlich struktur- und artenreichen Waldgebiete als exemplarische Teile einer historischen Kulturlandschaft auf der oberrheinischen Niederterrasse sowie die Bewahrung und Verbesserung der Austauschbeziehungen zwischen den Waldbereichen und dem Offenland in der Saalbachniederung. Dies schließt insbesondere den Erhalt und die Sicherung der FFH-Lebensraumtypen und FFH-Lebensstätten mit ihrer artenreichen Tier- und Pflanzenwelt ein. Der besondere Schutzzweck des Schonwaldteils „Lußhardt“ ist in § 7 Abs. 3 LSG-VO definiert.

Eine Querung – auch wenn diese teilweise entlang der Bestandsstrecke verlaufen soll – führt dennoch in jedem Fall dazu, dass der Schutzzweck auf den betreffenden Flächen nicht mehr erfüllt werden kann und das vielfältige, standorttypische Waldökosystem weiter eingeschränkt wird.

d) FFH-Gebiet

Das FFH-Gebiet „Lußhardt zwischen Reilingen und Karlsdorf“ wird durch die Vorzugsvariante durchquert. Dies wurde im Rahmen des Haupttextes zur Raumverträglichkeitsprüfung zutreffend herausgearbeitet. Dabei wurde auch festgestellt, dass eine randliche Inanspruchnahme im FFH-Gebiet erfolgt und erhebliche anlagebedingte Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen 2330 und 9160 durch die Flächeninanspruchnahme sowie erhebliche anlage- und baubedingte Beeinträchtigungen von Lebensstätten des Hirschkäfers, der Bechsteinfledermaus und des Großen Mausohrs möglich sind.

e) Artenschutz

Die Vorzugsvariante quert einen Wildtierkorridor landesweiter Bedeutung im Lußhardtwald zwischen Hambrücken und Karlsdorf.

Des Weiteren kommt die Raumverträglichkeitsprüfung zu dem Ergebnis, dass insbesondere die **Querung des Wald-, Landschafts- und Naturschutzgebietes „Saalbachniederung“ artenschutzrechtlich kritisch** einzuordnen ist. Mit ihren ausgedehnten Röhrichtbeständen bietet die Saalbachniederung Arten wie dem Nachtreiher, dem Purpureiher, der Rohrdommel und der Zwergdommel Bruthabitate wie auch die Möglichkeit, während des Vogelzugs dort zu verweilen.

Im Hinblick auf den besonderen Artenschutz ist die Vorzugsvariante laut S. 27 des Haupttextes als nicht vorzugswürdig einzustufen. Die artenschutzrechtliche Risikopotenzialeinschätzung erhalte in der Gesamtschau jedoch ein geringeres Gewicht, da die tatsächliche Betroffenheit der im Umfeld vorkommenden Arten, die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände und die Vermeidungsmaßnahmen erst auf Planungsebene ermittelt werden. **Bei dieser Argumentation handelt es sich um einen rechtlichen Fehlschluss.** Die „Überschlägigkeit“ der Raumverträglichkeitsprüfung bezieht sich allein auf die Ermittlungstiefe, nicht jedoch auf die rechtliche Bewertung. Zeigt die Grobanalyse – wie hier – erkennbar, dass eine Variante Lebensräume geschützter Arten berührt oder naturschutzrechtliche Verbotstatbestände auslöst, kann die Raumverträglichkeitsprüfung dies nicht mit „geringerem Gewicht“ abtun. Eine Vorzugsvariante, die bekanntlich erhebliche artenschutzrechtliche Hürden aufweist, bindet Planungskapazitäten und erzeugt Risiken, die später nicht auflösbar sind. **Die Raumverträglichkeitsprüfung dient gerade der frühzeitigen Befriedung von Nutzungskonflikten und ist nicht dazu da, unbequeme Ergebnisse zum besonderen Artenschutz unter den Teppich zu kehren.**

8. Raumbezogene fachliche Belange der Wasserwirtschaft

8.1 Erfordernisse der Raumordnung

Nach § 2 Abs. 2 Nr. 6 Sätze 1, 2 ROG soll der Raum in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, des Klimas, der Erholung sowie als Lebensraum der Tier- und Pflanzenwelt einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen entwickelt, gesichert oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederhergestellt werden. Grundwasservorkommen sollen geschützt, die Reinhaltung der Gewässer soll sichergestellt werden. Für den vorbeugenden Hochwasserschutz soll vor allem durch Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen Sorge getragen werden, vgl. hierzu auch Ziffer 5.1.1 (G) LEP

8.2 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung und sonstigen überörtlichen Gesichtspunkten

Westlich von Hambrücken verläuft die Vorzugsvariante auf ca. 1,5 km Länge durch die Schutzzone IIIB des Wasserschutzbereiches ZV Neudorf-Huttenheim. Dieser Umstand ist in der Gesamtbetrachtung des Vorhabens, insbesondere auch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. Bei einer baulichen Umsetzung des Vorhabens in Wasserschutzbereich III sind besondere Maßnahmen zur Vermeidung einer Beeinträchtigung der Trinkwassergewinnung erforderlich, welche mit erheblichem finanziellem Aufwand verbunden sind.

9. Fazit

Aus den dargelegten Gründen spricht vieles dagegen, die Variante R4 als Vorzugsvariante anzusehen. Auf Ebene der Raumverträglichkeitsprüfung wurden Aspekte vernachlässigt, die in die Betrachtung mit eingestellt hätten werden müssen. Darüber hinaus wurde der artenschutzrechtlichen Risikopotenzialeinschätzung rechtsfehlerhaft aufgrund ihrer „Überschlägigkeit“ ein geringeres Gewicht zugeordnet, welcher Umstand für sich genommen die Ergebnisse des Variantenvergleichs und der Raumverträglichkeitsprüfung insgesamt in Frage stellt. Dem Aspekt der Teilinbetriebnahme kann auf raumordnerischer Ebene kein hohes Gewicht eingeräumt werden, da er nur übergangsweise bis zum vollständigen Neu- / Ausbau zum Zug kommt.

Selbst wenn an der Vorzugsvariante festgehalten werden sollte, dann sollte im Hinblick auf die Siedlungsstruktur Hambrückens in Bezug auf den **Immissionschutz und die Erholungs- und Freizeitangebote** entlang der Bestandsstrecke zumindest eine **siedlungsferne Trasse** untersucht werden.

Dabei sind zwingend die naturschutzfachlichen Belange zu berücksichtigen.

Die siedlungsferne Trassierung darf keinesfalls dazu führen, dass das Naturschutzgebiet „Saalbachniederung“ westlich der Bestandsstrecke tangiert oder gar zerschnitten wird. Es ist Aufgabe der Fachplanung, in diesem Bereich einen Eingriff in das Naturschutzgebiet auf technischer Ebene (z.B. durch eine Untertunnelung) auszuschließen.

Unabhängig davon wurden zwei technische Voraussetzungen der Vorzugsvariante bislang in der Prüfung außen vorgelassen, welche dringend zu überprüfen sind. Die Straße L556 soll insgesamt zweimal gekreuzt werden, ohne dass im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung die zweite Kreuzung in der Nähe der Bundesautobahn BAB 5 im Hinblick auf die tatsächliche Umsetzbarkeit untersucht wurde. Es ist nicht klar, ob diese zweite Kreuzung mittels Tunnel oder Brückenbauwerk erfolgen soll. In direkter Abhängigkeit hierzu steht auch die Frage nach der technischen Umsetzbarkeit der Steigungsverhältnisse von der Überquerung der Bestandsstrecke bis zur Untertunnelung an der Bundesautobahn BAB 5.

Diese Stellungnahme wurde vom Gemeinderat der Gemeinde Hambrücken in seiner Sitzung am 21.07.2026 gebilligt.

Wir bitten um eine weitere Beteiligung unserer Mandantin am Verfahren, sofern im Bereich der Gemarkung der Gemeinde Hambrücken Änderungen oder Ergänzungen zu der Antragsvariante vorgenommen werden. Wir bitten zudem um Überlassung der abschließenden Entscheidung des Regierungspräsidiums.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Frank Sommer
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Anlagen:

Vollmacht (**Anlage 1**)

Lageplan Schützenswerte Bereiche und Bauwerke (**Anlage 2**)

KI-generiertes Bild Brückenbauwerk (**Anlage 3**)