

Das Deutsche Zentrum für Schienenforschung (DZSF) hat den Forschungsbericht zur „Bilanzierung von Treibhausgasen in Neu- und Ausbauvorhaben von Schieneninfrastrukturen“ herausgegeben ¹. Und was bedeutet das jetzt? Pro-Ausbau hat für sich eine Einordnung vorgenommen auch in Bezug auf die im Namen des ABBD verfassten Papiere ^{2,3,4,5} (Alle Fußnoten / Quellen / Links ab Seite 5 !) •

Das DZSF gehört zum Eisenbahnbundesamt (EBA) und damit zum Bundesverkehrsministerium (BMV). Der Forschungsbericht wurde von der Technischen Uni Berlin und dem Öko-Institut erstellt ⁶ und hatte eine konkrete Aufgabenstellung, die auch gleichzeitig die Grenze des Berichts aufzeigt.

1. In der Einleitung und Schlussfolgerung wird betont, dass es sich um die **Leistungsphasen** (Lph.) 1 und 2 **konkreter einzelner Projekte** handelt, ggf. auch um die Lph. 3 und 4 ⁷. Es handelt sich **nicht** um den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ^{8, 9} bzw. das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ¹⁰ als noch davor liegende Bedarfsplanung und deren Gesetzgebung! Und es handelt sich erst recht **nicht** um den Deutschlandtakt Zielfahrplan ¹¹ !

Im ABBD-Antrag „Deutschlandtakt Zielfahrplan“ wird die CO₂-Thematik bereits beim **Zielfahrplan** in den Fokus gerückt, nicht erst bei der konkreten Projektplanung! Abgestellt wird auf die CO₂-Reduzierung und dem Vorrang von CO₂-Vermeidung vor CO₂-Amortisation.

Im ABBD-Antrag „Nutzen-Kosten-Analyse“ wird die CO₂-Thematik bereits bei der **vorgelagerten Analyse** in den Fokus gerückt, nicht erst bei der Projektplanung selbst! Abgestellt wird bereits ab der Analysephase auf die gesetzlich geltende CO₂-Neutralität im Jahr 2045, auf die Überprüfung von CO₂-Amortisationsrechnungen und auf die Berücksichtigung der CO₂-Bepreisung.

Im ABBD-Antrag „CO₂“ wird gezielt die THG-Bilanzierung gefordert, jedoch bereits bei der Berechnung des **Zielfahrplans** und nicht nur bei der einzelnen Projektplanung!

Im ABBD-Strategiepapier wird die THG-Bilanzierung nicht einfach der einzelnen Projektplanung überlassen, sondern beim Umweltministerium verankert.

2. Es wird Bezug genommen auf ein **Rechtsgutachten**, dessen Anlage aber im Bericht **fehlt**.

Die wesentlichen Ergebnisse der rechtlichen Ausarbeitung werden im weiteren Forschungsbericht interpretiert. Betont wird wiederholt, dass dieser nicht gleichzusetzen ist mit einem Rechtsgutachten.

2.1. Rechtliche Aspekte

1. Der Forschungsbericht macht Vorschläge; den rechtlichen Anforderungen werden aber auch andere Vorgehensweisen genügen. Es bleibt den **Planungsverantwortlichen** (= DB InfraGO) überlassen, welcher Tiefgang und welcher Weg zur Einschätzung der THG-Emissionen führen ¹² ! Nur ganz außer Acht lassen darf man heutzutage diesen Aspekt im Sinne des Klimaschutzgesetzes nicht mehr.
2. Obwohl der Forschungsbericht sich explizit auf die sehr frühe/frühe Projektplanung bezieht, ist das **Planfeststellungsrecht der Ausgangspunkt**. Die Lph.1/2 sind noch Jahre von einer Planfeststellung entfernt. Aber weder der BVWP noch eine frühe Planungsphase sind justiziabel. Erstmalig mit dem Planfeststellungsbeschluss kann ein Umweltverband (UV) oder betroffener Bürger überhaupt klagen. Darum muss auf diese späte Planungsphase zurückgegriffen werden, da es **vorher keine Gerichtsurteile** gibt ¹³ !

Die „**Berücksichtigung** von Zweck und Zielen unter anschließender **Abwägung aller Belange**“ ist u.E. ein besonders relevanter Punkt für alle UV und Bürger.

3. „Ein großes Gewicht kann insoweit zum Beispiel der funktionalen Bedeutung des betreffenden Einzelvorhabens als Bestandteil des politisch angestrebten „**Systems Schienennetz**“ und dessen Leistungsfähigkeit zukommen.“¹⁴
Nur ein bundesweit anerkannter UV kann im Sinne des Systems Schienennetz vor dem Bundesverwaltungsgericht klagen. Die regionalen UV und sowieso der betroffene Bürger kann aber nur im Rahmen seines Projektabschnitts klagen.

Pro-Ausbau ist bislang kein Urteil des BVerwG bekannt, wo Klagethema das „System Schiene“ war. Es geht vielmehr immer nur um Einzelprojekte!

In dem Forschungsbericht wird nur auf das BVerwG verwiesen. Ob und in welcher Weise auch das **Bundesverfassungsgericht** zuständig sein könnte, wird mit keiner Silbe erwähnt.

Der Deutschlandtakt ist im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) als „Integraler Taktfahrplan“ definiert und damit gesetzlich verankert. **WIE** der Deutschlandtakt aber im konkreten Fall definiert ist, ist zzt. keiner Norm unterworfen! Es gibt nur eine Netzgrafik (3. Zielfahrplan) und eine gutachterliche Bewertung auf der Webseite Deutschlandtakt.de .

4. Der Forschungsbericht beschränkt sich – ganz aufgabenbezogen – auf die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Rahmen des **Einzelprojekts**!¹⁵
Der Begriff Strategische Umweltprüfung (SUP) wird mit keiner Silbe erwähnt.
Durch die Einzelfallprüfung fehlt jeglicher Gesamtblick auf das „System Schiene“. Die THG-Emissionen der Einzelprojekte werden an keiner uns bekannten Stelle zusammengeführt, so dass das „System Schiene“ sich auf seine Klimafreundlichkeit per se zurückziehen kann.
5. Der Forschungsbericht geht natürlich von Abschnitten und Varianten des Einzelprojekts aus. Relevant für alle UV und Bürger ist, dass zu einer Vorzugsvariante stets die sog. **Null-Variante** gehört.¹⁶
Die Null-Variante wird definiert als der **Verzicht auf das geplante Bauvorhaben**. Sie beschreibt den Zustand, wie sich die Verkehrs- und Umweltsituation entwickeln würde, wenn das Schienenprojekt **nicht realisiert** wird.
Dem gegenüber definiert sich die sog. **Null-Plus-Variante** als **Option des Ausbaus der bestehenden Infrastruktur**. Interessant die „Ad-hoc-Arbeitshilfe Klimaschutz“, die von der FGSV¹⁷ entwickelt wurde.
Leitung dieses Projekts hatte Dr.-Ing. Stefan Balla, der auch beim Bahnprojekt Hannover – Bielefeld als beratender Gutachter mitwirkt. Herr Dr. Balla hatte sich im Rahmen dieses Einzelfallprojekts für die Untersuchung des Bestandsausbaus (Null-Plus-Variante) eingesetzt, was aber vom DB-Projektmanagement abgelehnt wurde.

An dieser Stelle ist ein **Exkurs zum Umgang des BVerwG mit Null-Varianten und Null-Plus-Varianten** notwendig!

Betont wird in den Entscheidungen „**die gleiche planerische Zielsetzung**“¹⁸ . Nur „**alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen**“ müssen berücksichtigt werden. Diesen Satz kennen wir aus den Textbausteinen des BMV und aus der Argumentation des jeweiligen DB-Projektmanagements!¹⁸ Lläuft eine Variante **auf ein anderes Projekt hinaus, kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden**.¹⁸ Relevant für eine Alternative ist nicht nur die Herstellung des konkreten Projekts, sondern **auch die verfolgte Netzwirkung**.¹⁸
Die Hürde für „zumutbare Alternativen mit Abstrichen“ ist hoch und wird an den beabsichtigten Effekten gemessen.¹⁹

6. Die THG-Emissionen müssen ermittelt und abgewogen werden. Aber wie tiefgehend die dazugehörige Datenermittlung gehen soll, ist am Maßstab der Verhältnismäßigkeit ausgerichtet. Die Verfasser des DZSF-Forschungsberichts gehen aber nicht von einer „Art Rechenprogramm für die Bilanzierung“ aus. ²⁰

Beim Bahnprojekt Hannover – Bielefeld zum Beispiel wurde nicht in der Öffentlichkeit spezifiziert, wie das DB-Projektmanagement die tragfähige Einschätzung der THG-Emissionen der einzelnen Grob-Varianten vorgenommen hat. Vielmehr wurde bei der Abschichtung von 12 auf nur noch 2 Varianten ein „ist mehr“ und „ist weniger“ genannt. Pro-Ausbau hat mithilfe der dem ABBD zur Verfügung stehenden Selfmade-CO₂-Berechnungstabelle tatsächlich ein signifikantes „mehr“ bzw. „weniger“ errechnen können. ²¹

7. Die THG-Bilanzierung bei der Inanspruchnahme von bestimmten CO₂-bedeutsamen Naturflächen wird als schwierig bezeichnet, da sich noch keine Methode dafür etabliert hat. ²²
8. Wie es zu der Entscheidung über die „Vorzugsvariante“ kommt, setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen.
Maßgeblich ist zuerst der Bedarfsplan (BVWP/BSWAG). „Bei Bedarfsplanvorhaben ist die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) maßgebend“ ²³, in der wesentliche Eckpunkte geklärt werden. **Allerdings** wird in keinem dieser Texte das Wort Klimaschutz, THG oder Raumordnung erwähnt!
Der Forschungsbericht geht noch davon aus, dass „bei neuen Strecken und wesentlichen Trassenänderungen ein Raumordnungsverfahren stattfindet“. ²³ **Allerdings** dreht das Infrastrukturkzukunftsgesetz diesen „Automatismus“ um: es findet nicht mehr automatisch ein Raumordnungsverfahren statt, sondern nur noch, wenn die zuständige Raumordnungsbehörde innerhalb einer kurzen Frist diese einfordert. Insofern kann es dazu kommen, dass diese Prüfung auf raumordnerische Belange gar nicht stattfindet und somit keine „Berücksichtigung des Ergebnisses“ erfolgt!
„Die Entscheidung über die Vorzugsvariante ist nicht eigenständig justiziabel“ ²³ ist ein ganz wesentlicher Satz. Denn erst weit nach der parlamentarischen Befassung, nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses, kann ein UV oder betroffener Bürger dagegen klagen!
„Wurden dabei die Klimabelange nicht mitberücksichtigt, so könnte daraus ein rechtliches Risiko erwachsen. Vor diesem Hintergrund sollten die Klimabelange so gut wie möglich bereits in den Prozess der Vorplanung zur Entscheidung über den Trassenverlauf einbezogen werden.“ ²³ **Allerdings** ist dem „so gut wie möglich“ ein gutes Maß an Freiheit gestattet, s.o. .

An dieser Stelle ist ein **Exkurs zum Umgang des BVerwG mit dem Bedarfsplan** notwendig!
Das BVerwG stellt fest, dass der BVWP nur bei einer **evidenten Unsachlichkeit** in Frage gestellt werden kann. ²⁴ Das BSWAG als Gesetz kann von keinem UV geschweige denn Bürger direkt beklagt werden.

Das BVerwG im Jahr 2022 bezieht sich auf ein Schreiben von 1992 (!); die **Europäische Kommission** hat ihre geäußerten **Bedenken** an der gesetzlichen Bedarfsfeststellung **nicht aufrechterhalten**, nachdem die Bundesregierung in ihrer Mitteilung vom 16. Juni 1992 darauf hingewiesen hatte, dass der **Bedarfsplan nur den Verkehrsbedarf regelt, nicht aber das Vorhaben selbst verbindlich feststellt**. ²⁴

Im ABBD-Antrag „Deutschlandtakt Zielfahrplan“ wird bereits in der Präambel auf die „schnelle Umsetzbarkeit eines **bedarfsgerechten** und belastbaren Fahrplans“ abgestellt.

Im ABBD-Antrag „Nutzen-Kosten-Analyse“ wird ebenso in der Präambel festgestellt, dass zwischen der Analyse des **theoretischen Bedarfs** und dem Planen und Bauen eines tatsächlichen Projekts Welten zu liegen scheinen.

Im ABBD-Antrag „CO₂“ wird auch in der Präambel betont, dass der Taktfahrplan als fahrplanbasierte Vorgabe für den Infrastrukturausbau bereits **mit dem Klimaschutzgesetz kompatibel** sein muss.

Im ABBD-Strategiepapier geht die Kernforderung auf das Fundament der **Verkehrs- und Klimawende** ein.

Insgesamt kritisiert wird das unnormierte, rechtlich völlig unklare **parallele Bestehen** eines Zielfahrplans, der den BVWP bzw. das BSWAG massiv beeinflusst.

Auch das **Fehlen der Strategischen Umweltprüfung** (SUP) nach der gesetzlichen Implementierung eines Integralen Taktfahrplans und der daraus einhergehenden Überarbeitung des Bedarfsplans mit massiven Erweiterungen wird kritisiert.

Aus Sicht von Pro-Ausbau wäre zu klären, ob durch diesen Zielfahrplan, die **Regelung nur des Verkehrsbedarfs überschritten** wird, da die minutengenauen **verbindlichen Fahrzeitvorgaben das Vorhaben maßgeblich beeinflussen**.

3. Die Methodischen Grundlagen beziehen sich natürlich nur auf die Fragestellungen des Einzelprojekts. **Allerdings** greift u.E. diese Betrachtung viel zu kurz, denn einen **Gesamtüberblick über die THG-Emissionen durch den Bau des „Systems Schiene“ wird überhaupt nicht geschaffen**. Jedes Einzelprojekt darf innerhalb seines Projekts abwägen und innerhalb dieser Abwägung zugunsten des „System Schiene“ auch ungünstige THG-Emissionswerte hinnehmen. Wenn jedes Einzelprojekt so agiert, bedeutet der Infrastrukturbau des „Systems Schiene“ gemäß des 3. Zielfahrplans des Deutschlandtakts bzw. gemäß des aktuellen BVWP / BSWAG mit *Fußnote Deutschlandtakt, **eine enorme THG-Gesamtemission**, die überhaupt nicht mit dem Klimaschutzgesetz und dem CO₂-Neutralitätszieljahr 2045 in Einklang zu bringen ist.

Es wäre zu klären, ob diese **Vorgehensweise für zukünftige Generationen unangebracht und übermäßig belastend und somit Verfassungswidrig** ist.

4. Unsere Schlussfolgerung geht dahin, dass dieser Forschungsbericht ein Schritt in die richtige Richtung ist. Die Fokussierung auf die THG-Emissionen der Einzelprojekte ist aber eben nicht ausreichend. In der **wirklich frühen Planungsphase** - nämlich beim Zielfahrplan und dem daraus entstehenden Bundesverkehrswegeplan – finden Klimaschutz und THG-Emissionen überhaupt **keine ganzheitliche Berücksichtigung!**

Entsprechende Kritik und daraus abgeleitete Forderungen finden sich in allen ABBD-Papieren.



Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg

vernetzt im
[ABBD] Aktionsbündnis
Bahn Bürgerinitiativen Deutschland

Fußnoten / Quellen / Links

Fuß-note	Seite	Link
1	1	https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Fachmitteilungen/DZSF/2026/16_2026_Forschungsbericht_93_THG.html
2	1	ABBD zum Deutschlandtakt Zielfahrplan https://abbd.info/abbd-positionen/#Antrag_zum_Thema_Deutschlandtakt_und_sein_Zielfahrplan
3	1	ABBD zur Nutzen-Kosten-Analyse https://abbd.info/abbd-positionen/#Antrag_zum_Thema_Nutzen-Kosten-Analyse
4	1	ABBD zu CO ₂ /THG https://abbd.info/abbd-positionen/#Antrag_zum_Thema_Zielfahrplan_Zielnetz_im_Fokus_der_Klimaschutzziele
5	1	ABBD Strategien https://abbd.info/abbd-strategiepapier/
6	1	https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002264/abbildungen/forschung/THG-Schiene-Projektbeschreibung_deutsch.pdf
7	1	DZSF-FB: Seite 14 und DZSF-FB: Seite 119 „Die Leistungsbeschreibung zur vorliegenden Studie bezog sich dabei explizit auf die sehr frühen Planungsphasen der Grundlagenermittlung und Vorplanung (Lph 1 und 2 nach HOAI). Am Ende der Lph 2 steht häufig der Variantenentscheid. Die Zulassung des Vorhabens im Rahmen der Abwägungsentscheidung, in die Aussagen zum Klimaschutz (ggf. auch aus vorangehenden Planungsstufen) als ein Belang einfließen, steht am Ende der Lph 4. Die Vorschläge zur Bilanzierungsmethodik wurden insbesondere für die Vorplanung entwickelt, können aber auf Lph 3 und 4 angewendet werden.“
8	1	BVWP https://www.bmv.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html
9	1	PRINS Projektinformationssystem des BMV https://www.bvwp-projekte.de/
10	1	BSWAG https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/
11	1	Netzgrafik Deutschlandtakt 3. Zielfahrplan https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/55FqSU1scLy5OcgIKTo4QH/c5cd6c048b5d10d2a0d7876f8f17a34a/Netzgrafik_3._Entwurf_Fernverkehr.pdf
12	1	DZSF-FB: Seite 17/18 „An welchen Punkten [...] (oder nicht [...]) und welche Methoden dabei im Einzelfall zur Anwendung kommen, kann nur im Einzelfall durch die Planungsverantwortlichen entschieden werden.“
13	1	DZSF-FB: Seite 18 „Fehler auf Vorstufen der Planfeststellung werden im Verfahren über die Planfeststellung mit geprüft , sind aber nicht eigenständig justiziabel .“
14	2	DZSF-FB: Seite 19 „Es kann jedoch sein, dass – ebenfalls aus Klimaschutzsicht – bestimmte qualitative Erwägungen hinzukommen, die die Gesamteinschätzung zu den Klimawirkungen beeinflussen und möglicherweise verschieben können. Dazu kann z. B. die wertende Einschätzung gehören, dass ein Vorhaben funktional bedeutsam ist, um sicherzustellen, dass das Schienennetz seine Attraktivität behält oder verbessert, um den Anteil des Schienenverkehrs im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern insgesamt steigern zu können. Denn die Steigerung des Schienenverkehrsanteils gehört neben der sog. Antriebswende beim Kfz-Verkehr zu den zentralen Instrumenten der deutschen und europäischen Politik, um die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich erreichen zu können.“
15	2	DZSF-FB: Seite 20

		„Nach § 13 KSG erstreckt sich die Betrachtung vom Ansatz her auf den gesamten Lebenszyklus des jeweiligen Projekts. “
16	2	DZSF-FB: Seite 21 „Gegenstand planfeststellungsrechtlicher Gerichtsverfahren ist stets der einzelne Planfeststellungsbeschluss und damit im Regelfall der einzelne Abschnitt eines größeren Vorhabens. Betrachtet wird dabei, ob die für diesen Abschnitt getroffene Entscheidung über eine bestimmte Variante im Vergleich zu anderen in Betracht kommenden Alternativen rechtmäßig ist. Zu den Varianten gehört über die gewählte Vorzugsvariante hinaus stets die sog. Nullvariante , andere können hinzukommen“
17	2	DZSF-FB: Seite 38/39 „Die Ad-hoc-Arbeitshilfe Klimaschutz bezieht daneben auch die Null-Plus-Variante ein, bei der die Option des Ausbaus der bestehenden Infrastruktur (anstelle eines Neubaus) untersucht wird.“ Es handelt sich um ein Werk für die Straßenplanung. https://www.fgsv.de/en/netzwerk/gremien/ag-2-strassenentwurf/29-umwelt-und-naturschutz/299-klimaschutz-in-der-uvp
18	2	BVerwG https://www.bverwg.de/030513U9A16.12.0 Urteil zu einem Straßenprojekt – kann bei der Klärung hier aber herangezogen werden. Rn. 20: „Die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, bei der vorzunehmenden Abwägung der einzustellenden Belange rechtsmindernde Eingriffe nach Möglichkeit zu vermeiden und in diesem Rahmen alternative Planungen auf ihre jeweilige Eingriffsintensität bei gleicher planerischer Zielsetzung zu prüfen und gegebenenfalls auch offen zu sein für eine „Null-Variante“, ist ohnehin geltendes Recht [...].“ Rn. 85: „Die Alternativenprüfung ist auch im Übrigen nicht zu beanstanden. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen. Ist dies geschehen, sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann erreicht, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (Urteile vom 25. Januar 1996 a.a.O. S. 249 f. und vom 20. Mai 1999 - BVerwG 4 A 12.98 - NVwZ 2000, 555 <556>). Läuft eine Variante auf ein anderes Projekt hinaus, kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden (vgl. Urteile vom 19. Mai 1998 - BVerwG 4 A 9.97 - BVerwGE 107, 1 <13 f.> und vom 17. Mai 2002 - BVerwG 4 A 28.01 - BVerwGE 116, 254 <259 ff.>). So verhält es sich mit der vom Kläger favorisierten sogenannten „Null-Plus-Variante“.“ Rn. 86 Diese Variante stellt bereits wegen des danach vorgesehenen Verzichts auf einen durchgängigen vierstreifigen und kreuzungsfreien Ausbau keine Alternative dar. Zwar sind gewisse Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit als typische Folge des Gebots, Alternativen zu prüfen, hinzunehmen (Urteil vom 17. Mai 2002 a.a.O. S. 262). Die hier vorgeschlagene Alternative geht darüber aber erheblich hinaus . Dass mit einem Ausbau im Bestandsnetz und einer Abwicklung des Verkehrs auf einer zweistreifigen Bundesstraße hinsichtlich der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sowie der Reisegeschwindigkeit nicht annähernd das gleiche Niveau erreicht werden kann, wie mit dem Bau einer kreuzungsfreien Autobahn, liegt auf der Hand und wird in der vom Kläger eingereichten Stellungnahme von Prof. B. vom Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der TU Dresden vom 10. Juli 2005 bestätigt. Diese Stellungnahme kommt zu dem Ergebnis, dass eine Null-Plus-Variante nicht die Geschwindigkeiten bieten könne, wie eine neu trassierte Autobahn und sie - mit nachteiligen Wirkungen für die Bevölkerung - länger werden und stärker in das nachgeordnete Straßennetz eingreifen müsse.“ Rn. 87 Die Null-Plus-Variante hat aber jedenfalls deswegen ein anderes Verkehrsprojekt zum Gegenstand , weil nach der gesetzlichen Bedarfsplanung ein vierstreifiger Neubau vorgesehen ist. Die davon abweichende Null-Plus-Variante kann das mit dem Neubau verfolgte Ziel , das Autobahn netz zwischen Magdeburg und Schwerin zu schließen und damit

		insbesondere eine schnelle und leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung von Wismar und den Ostseehäfen über Magdeburg bis nach Dresden herzustellen, nicht erreichen .
19	2	BVerwG https://www.bverwg.de/230414U9A25.12.0 Urteil zu einem Straßenprojekt – kann bei der Klärung hier aber herangezogen werden. Rn. 80 Die von den Klägern bevorzugte sogenannte „ Null-plus-Variante “ - Bau von leistungsfähigen drei- bis vierspurigen Ortsumgehungen - stellt keine zumutbare Alternative mit Abstrichen dar, sondern ein anderes Projekt (vgl. nur Urteil vom 6. November 2012 a.a.O. Rn. 70 m.w.N.). Mit ihr können die beabsichtigten Entlastungseffekte im nachgeordneten Straßennetz und vor allem die Entlastung der A 7/A 5 nicht erreicht werden .
20	3	DZSF-FB: Seite 23 „Der vom BVerwG verwendete Begriff der „sektorübergreifenden Gesamtbilanz“ (BVerwG Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 83), den das Gericht nicht näher erläutert, ist nach hiesiger Einschätzung nicht dahingehend zu verstehen, dass zwingend eine Art Rechenprogramm für die Bilanzierung eingesetzt werden muss. Das würde im Widerspruch dazu stehen, dass das BVerwG den zu betreibenden (Mindest-)Aufwand auf ein zumutbares Maß begrenzt wissen will. Der Kerngehalt der Anforderung einer „sektorübergreifenden Gesamtbilanz“ dürfte daher darin liegen, die Klimaauswirkungen des Projekts sektorübergreifend in die Abwägung einzustellen und folglich sämtliche Einflussfaktoren (mit zumutbarem Aufwand) zusammentragen zu müssen, um sie in der Abwägung tragfähig einschätzen zu können.“
21	3	Webseite Pro-Ausbau u.a. zur Berechnung von CO ₂ -Emissionen H-Bi https://pro-ausbau.de/das-luftschloss-deutschlandtakt-und-sein-zielfahrplan/
22	3	DZSF-FB: Seite 24/25
23	3	DZSF-FB: Seite 25
24	3	BVerwG https://www.bverwg.de/070722U9A1.21.0 Urteil zu einem Straßenprojekt – kann bei der Klärung hier aber herangezogen werden. Leitsatz 1: Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG verstößt nicht gegen Art. 11 UVP-RL. Rn. 47 Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung schließt eine gerichtliche Kontrolle nicht gänzlich aus. So ist das Gesetz von den Gerichten daraufhin zu überprüfen, ob die Feststellung des Bedarfs evident unsachlich ist. Bei der gesamtstaatlichen Bundesverkehrswegeplanung handelt es sich im Übrigen um eine verkehrspolitische Leitentscheidung auf einer der individuellen Betroffenheit weit vorgelagerten Ebene. Diese findet durch die Aufnahme der A 20 in das TEN-Gesamtnetz mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20. Dezember 2013, S. 1) auch europarechtlich ihre Anerkennung (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001 - 4 A 12.99 - NVwZ 2001, 1160 <1161>). Bei derart übergreifenden, von vielen politischen und wirtschaftlichen Faktoren bestimmten und auf lange Frist ausgerichteten Entscheidungen mit notwendig hohem prognostischem Gehalt stößt die gerichtliche Kontrolle unabhängig von der Rechtsform der Entscheidung an ihre Funktionsgrenzen (BVerfG, Kammerbeschluss vom 8. Juni 1998 - 1 BvR 650/97 - NVwZ 1998, 1060 <1061>). Darüber hinaus lässt die gesetzliche Bedarfsfeststellung die Geltung der weiteren (umwelt-)rechtlichen Vorschriften einschließlich der UVP-Pflicht und des sonstigen Unionsrechts unberührt und entbindet die Planfeststellungsbehörde nicht von der Prüfung und Abwägung entgegenstehender Belange (vgl. BVerwG, Urteile vom 26. März 1998 - 4 A 7.97 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 137 S. 244 und vom 11. Juli 2019 - 9 A 13.18 - BVerwGE 166, 132 Rn. 57 ff.). Dementsprechend hat die Europäische Kommission ihre zunächst mit Schreiben vom 4. Februar 1992 geäußerten Bedenken an der gesetzlichen Bedarfsfeststellung in ihrer abschließenden Stellungnahme vom 4. Juli 1994 nicht aufrechterhalten , nachdem die Bundesregierung in ihrer Mitteilung vom 16. Juni 1992 darauf hingewiesen hatte, dass der Bedarfsplan nur den Verkehrsbedarf regelt, nicht aber das Vorhaben selbst verbindlich feststellt. !