

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Postfach 130473 • 20104 Hamburg

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hamburg/Schwerin
Frau Cornelia Pätzold
Schanzenstraße 80

20357 Hamburg

Vorab per Telefax: 23908-399 (ohne Anlagen)

Michael Günther *
Hans-Gerd Heidel *¹
Dr. Ulrich Wollenteit *²
Martin Hack LL.M. (Stockholm) *²
Clara Goldmann LL.M. (Sydney) *
Dr. Michéle John *
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) *
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London) *
Dr. Cathrin Zengerling LL.M. (Ann Arbor)

¹ Fachanwalt für Familienrecht
² Fachanwalt für Verwaltungsrecht
* Partner der Partnerschaft
AG Hamburg PR 582

Postfach 130473
20104 Hamburg

Mittelweg 150
20148 Hamburg

Tel.: 040-278494-0
Fax: 040-278494-99
Email: post@rae-guenther.de
www.rae-guenther.de

12.02.2015
15/0016V/J/mj
Sekretariat: Frau Krey
Tel.: 040-278494-23

Ihr Zeichen: 57100-571pa/008-2014#008
Scoping Fehmarnbelt Hinterlandanbindung
hier: Gemeinde Ratekau u.a.

Sehr geehrte Frau Pätzold,
sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst zeige ich an, dass wir im Scoping-Verfahren die Interessen verschiedener Städte und Gemeinden vertreten, und zwar die

- Gemeinde Ratekau
- Gemeinde Timmendorfer Strand
- Gemeinde Scharbeutz
- Gemeinde Sierksdorf
- Stadt Neustadt i. H.
- Gemeinde Beschendorf
- Gemeinde Lensahn
- Gemeinde Damlos

Buslinie 109, Haltestelle Böttgerstraße • Fern- und S-Bahnhof Dammtor • Parkhaus Brodersweg

Hamburger Sparkasse
IBAN DE84 2005 0550 1022 2503 83
BIC HASPDEHHXXX

Commerzbank AG
IBAN DE22 2008 0000 0400 0262 00
BIC DRESDEFF200

GLS Bank
IBAN DE61 4306 0967 2033 2109 00
BIC GENODEM1GLS

- 2 -

- Gemeinde Manhagen
- Stadt Oldenburg i.H.
- Gemeinde Göhl
- Gemeinde Heringsdorf
- Gemeinde Neukirchen und die
- Gemeinde Großenbrode

jeweils vertreten durch die BürgermeisterInnen.

Entsprechende Vollmachten werden auf Anforderung nachgereicht.

Mit Schreiben vom 16.12.2014 übersandten Sie unseren Mandanten die Scoping-Unterlage der DB Netz AG zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, Strecke 1100 (Bad Schwartau-Puttgarden).

Namens und in Vollmacht der oben genannten und von uns vertretenen Städte und Gemeinden wird die folgende

S t e l l u n g n a h m e

zur Scoping-Unterlage der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) zum Planfeststellungsverfahren Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung abgegeben.

1. Vorbemerkung

Die Scoping-Unterlage dient der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (im Folgenden FBQ).

Nach § 5 S. 2 und 3 UVPG findet zwischen dem Träger des Vorhabens (hier DB Netz AG) und der zuständigen Behörde (dem Eisenbahn-Bundesamt) eine Erörterung über Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung (im Folgenden UVP) sowie über sonstige für die Durchführung der UVP relevanten Fragen statt. Unsere Mandanten wurden zum Verfahren hinzugezogen. Der Scoping-Termin dient somit der Vermeidung von Verfahrens- und Abwägungsfehlern im anschließenden Planfeststellungsverfahren Schienenanbindung FBQ. Deshalb wird gebeten, die im Folgenden aufgeführten Anmerkungen und Forderungen zu berücksichtigen, denn aus diesseitiger Sicht enthält die Scoping-Unterlage diverse Mängel bzw. Betrachtungsdefizite, die im Planfeststellungsverfahren zu vermeiden sind.

1.1.

Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind durch das Planfeststellungsverfahren Schienenanbindung FBQ jeweils in ihrer Eigenschaft als Träger öffentlicher Belange, aber auch in ihrer grundrechtlich geschützten Position, insbesondere als Träger der kommunalen Planungshoheit und als Grundeigentümer, jeweils betroffen.

Die Planungshoheit umfasst die Befugnis der Städte und Gemeinden, bei der Erledigung ihrer Angelegenheiten aufgrund eigenprognostisch erkennbarer Entwicklungen ein Konzept zu erarbeiten, das den einzelnen Verwaltungsvorgängen – etwa Infrastruktur – Rahmen und Ziel weist (*Nierhaus*, in: Sachs, GG, 5. Aufl. 2009, Art. 28 Rn. 64). Das Recht der Städte und Gemeinden, die Entwicklung ihrer Gebiete sowie deren baurechtliche Gestaltung und Nutzung nach eigenen Vorstellungen zu ordnen, ist die Raumplanungshoheit, und damit die örtliche Bauleitplanung (BVerfGE 103, 332 (366)). Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts gehört die gemeindliche Planungshoheit zum unantastbaren Kernbereich der Selbstverwaltung (BVerfGE 56, 298 (317)).

Damit ist die Planungshoheit der von uns vertretenen Städte und Gemeinden von fremden Planungsvorhaben zu beachten. Nach der (bisherigen) Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss sich die Planung der Städte und Gemeinden hinreichend konkretisiert haben, um beachtet zu werden (vgl. BVerwG NVwZ 2001, 88). Eine Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit durch eine überörtliche Planung liegt dann vor, wenn die überörtliche Planung auf dem Gemeindegebiet eine hinreichend konkrete Planung nachhaltig stört oder wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer Planung der Gemeinde entzieht oder gemeindliche Einrichtungen erheblich beeinträchtigt (BVerwGE 90, 96 (110)).

Ganz grundsätzlich kann aber festgehalten werden, dass die Vorhabenträgerin folgende Belange (nach § 1 Abs. 6 BauGB) zu beachten hat:

- **Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse**
- **Erhaltung und Schutz von Anlagen des Gesundheitswesens, sozialer Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Erholungsflächen**
- **Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung von Siedlungsflächen und Ortsteilen**
- **Erhaltung des Orts- und Landschaftsbildes**
- **Schutz und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen**
- **Erhaltung und Sicherung von Tourismus und Erholung.**

Vor dem Hintergrund insbesondere dieser Kriterien sind die verschiedenen Trassenvarianten zu bewerten.

Daneben ist aber auch hervorzuheben, dass die Städte und Gemeinden überwiegend einen Status als Erholungsort, Seebad, Seeheilbad oder Heilbad besitzen und dieser Schutzstatus zukünftig jeweils erhalten und fortgeführt werden soll. Mit Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung und den damit verbundenen Auswirkungen auf das Hinterland wird dies jedoch erschwert oder gar gänzlich in Frage gestellt. Folgende Prädikate bestehen:

Erholungsorte	Lensahn, Neukirchen, Oldenburg i.H., Ratekau
Seebäder	Haffkrug, Heringsdorf, Neustadt i.H., Scharbeutz, Sierksdorf
Seeheilbäder	Großenbrode, Timmendorfer Strand
Heilbäder	Bad Schwartau

Diese Prädikate sind für die Städte und Gemeinden und ihre weitere kommunale Entwicklung außerordentlich wichtig, so dass dieser Besonderheit auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Schienenanbindung FBQ gesonderte Beachtung zukommen muss.

1.2.

Die UVP umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens Schienenanbindung der FBQ auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur- und sonstigen Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern (vgl. § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG). Nach § 12 UVPG hat das Eisenbahn-Bundesamt (im Folgenden EBA) die Umwelteinwirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der Vorhabenträgerin nach § 11 UVPG zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulassung zu berücksichtigen. Die UVP fließt in die planerische Abwägung ein. Durch das Erfordernis der UVP wird der Abwägungsvorgang in der Weise strukturiert, dass zunächst eine auf die Umwelt beschränkte Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens stattzufinden hat, bevor die fachplanerische Entscheidung endgültig getroffen wird (BVerwGE 101, 166, 173). Die Scoping-Unterlage weist gerade im Hinblick auf die offenbar seitens der Vorhabenträgerin bereits ermittelten oder noch zu ermittelnden verschiedenen Belange diverse Mängel auf.

Das Ergebnis der UVP ist allerdings nur einer der abwägungsbeachtlichen Belange. Erwartungen oder Befürchtungen, nach Einführung der UVP würden die negativen Umwelteinwirkungen eines Vorhabens ein Zulassungshindernis ab-

geben, haben sich nicht erfüllt. Umweltbelangen ist nicht generell ein Vorrang vor anderen gegenläufigen Belangen einzuräumen. Umweltbelange sind in der planerischen Abwägung durch andere Belange grundsätzlich überwindbar (*Vallendar/Wurster*, in: *Hermes/Sellner*, AEG, 2. Aufl. 2014, § 18 Rn. 94 m.w.N.). Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung (Vgl. BVerwG, B. v. 09.07.2003 – 9 VR 1.03, juris). Das BVerwG betont vielmehr den verfahrensrechtlichen Charakter der UVP.

Vor diesem Hintergrund ist zu beachten, dass die Vorhabenträgerin sämtliche Schutzgüter und Belange einzeln betrachten und untersuchen muss, die in den Abwägungsvorgang einfließen und miteinander abgewogen werden. Nur wenn sämtliche Schutzgüter und Belange im Untersuchungsraum ermittelt, betrachtet und bewertet werden, kann somit im Ergebnis eine fehlerfreie Abwägungsentscheidung im Planfeststellungsverfahren Schienenanbindung getroffen werden.

Dazu im Einzelnen:

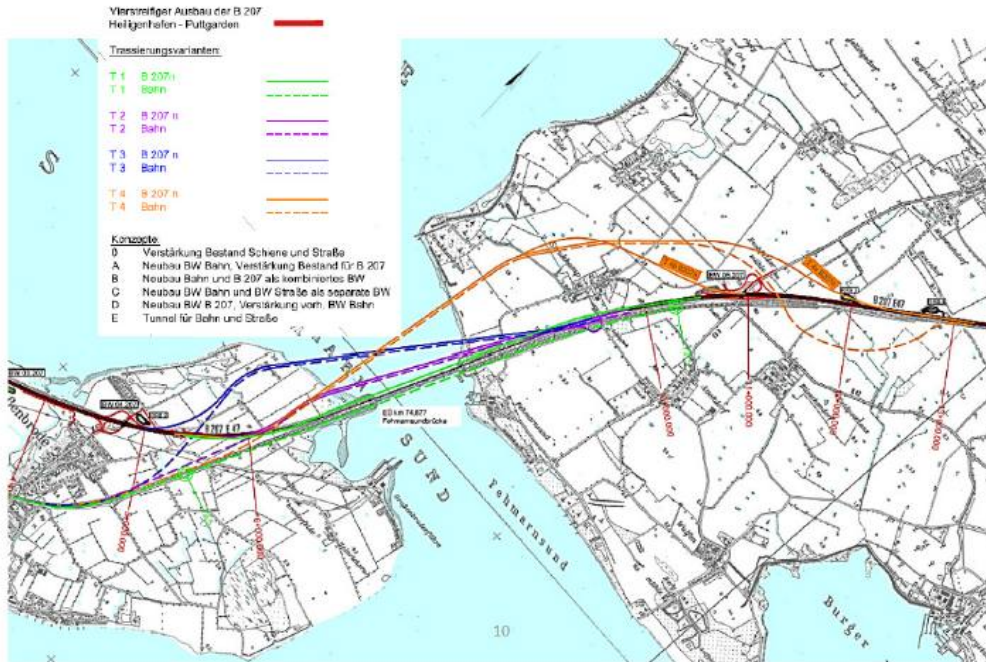
2. Fehmarnsundbrücke

Die Vorhabenträgerin hat festgestellt, dass die bestehende Fehmarnsundbrücke den prognostizierten Verkehrslasten der FBQ nicht gewachsen sein wird.

Die Brücke führt die eingleisige, nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke 1100 Lübeck Hauptbahnhof – Puttgarden und die Bundesstraße B 207 mit zwei Fahrspuren über den Fehmarnsund. Um die Querung des Fehmarnsundes auch mit den erwarteten Verkehrslasten nach Realisierung der FBQ zu gewährleisten, muss ein Ersatzbauwerk hergestellt werden (Scoping-Unterlage, S. 7). Dazu hat die DB Netz AG bereits eine Variantenstudie zu Verstärkung oder Ersatz bzw. Erstellung eines Ergänzungsbauwerks zur Fehmarnsundbrücke veröffentlicht (im Internet unter www.anbindung-fbq.com/de/service/dokumente-und-downloads.html).

Es werden vier Trassierungsvarianten untersucht, die unterschiedliche Folgewirkungen auf die Schienenanbindung FBQ haben:

Gesamtüberblick aller Varianten und Trassierungen



(Auszug aus Variantenstudie, Zusammenfassung, S. 11).

Es wird ausdrücklich beanstandet, dass das Ersatzbauwerk in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren genehmigt und nicht auch Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens Schienenanbindung FBQ werden soll (Scoping-Unterlage, S. 7). Die Schienenanbindung der FBQ und die Sundquerung sind aufgrund der bestehenden räumlichen, technischen und zeitlichen Abhängigkeiten gemäß § 78 VwVfG bzw. § 145 LVwG SH in einem Planfeststellungsverfahren, nämlich der Schienenanbindung FBQ zu behandeln.

Die Vorhabenträgerin stellt selbst dar, dass die prognostizierten Verkehre der FBQ dazu führen, dass die Sundbrücke diese nicht mehr abwickeln kann. Die Sundbrücke ist auch Teil der Schienenanbindung der FBQ. Zumal nach dem oben gezeigten Planausschnitt offensichtlich wird, dass die Trassenvarianten der Sundquerung mit den Trassenvarianten der Schienenanbindung im Bereich der Gemeinde Großenbrode vor allem räumlich, aber auch technisch und zeitlich aufgrund der verschiedenen Anschlussvarianten an die Schienenanbindung abzustimmen sind. Es bestehen diverse Raumkonflikte.

Auch die Vorhabenträgerin sieht offenbar den Neubau der Fehmarnsundquerung im PFA 6 selbst vor: „PFA 6 Fehmarn inkl. Brücke“ (Scoping-Unterlage, S. 11), bleibt aber diesbezüglich in der Scoping-Unterlage unklar.

Die Auswirkungen der Herstellung einer neuen Fehmarnsundquerung sind bereits im Planfeststellungsverfahren Schienenanbindung zu betrachten. Die Kon-

fliktbewältigung kann auch nicht in ein nachfolgendes isoliertes Planfeststellungsverfahren Fehmarnsundbrücke verlagert werden. Zwar muss eine Anschlussplanung vorgesehen sein, allerdings können die Konflikte nicht sämtlich gelöst werden, wenn die zeitlichen Verhältnisse erheblich voneinander abweichen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 – Juris Rn. 26).

Es wird eine Gesamtplanung Schienenanbindung FBQ inkl. Fehmarnsundquerung mit wirksamer Konfliktbewältigung gefordert.

3. Vorgaben aus dem Raumordnungsverfahren Schienenanbindung FBQ

Mit Datum vom 06.05.2014 ist die landesplanerische Beurteilung als Abschluss des „Raumordnungsverfahrens Ausbau der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ veröffentlicht worden. Danach ist entgegen der ursprünglichen Planungen der DB Netz AG nicht der Ausbau der Bestandstrasse als Hinterlandanbindung in gesamter Länge als raumverträglich festgestellt worden. Vielmehr sieht die raumordnerische Beurteilung einen teilweisen Neubau von immerhin 55 km Bahn Schienenhinterlandanbindung vor (vgl. Landesplanerische Beurteilung, S. 13).

Die Landesplanungsbehörde weicht im Ergebnis aus mehreren Gründen von der Vorzugstrasse der DB Netz AG ab, die eine Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Bestandstrasse vorsah. Im Ergebnis stellte die Raumordnungsbehörde fest, dass bei Realisierung des Ausbaus der Bestandstrasse den Menschen des betroffenen Raumes, insbesondere im Bereich der Bäderorte, ein Vielfaches dessen zugemutet worden wäre, was durch den Bestand und die über viele Jahre tatsächlich gegebene verkehrliche Nutzung an Einwirkungen auf den Raum vorhanden war. Unabhängig von den rechtlich möglichen eisenbahnrechtlichen Optionen zur Nutzung der Bestandstrecke würde der ausschließliche Ausbau der Bestandstrasse eine in letzter Konsequenz überproportionale Beanspruchung des Raumes (vor allem durch Lärm, Schall, Erschütterungen) bedeuten, die sich nachhaltig negativ auf die künftige Entwicklung der Region ausgewirkt hätte. Insbesondere wurden zum Schutz der Belange der dort wohnenden Menschen Lösungen für die Schienentrassen gesucht, die nicht direkt durch die Ortslagen führen, sondern möglichst die Ortslagen umfahren und hierdurch insbesondere die Lärmproblematik entscheidend minimieren (so Kurzinformation zur Landesplanerischen Beurteilung, S. 3 f).

Neben der Umfahrung der Bäderorte Scharbeutz und Timmendorfer Strand wurden auch Umfahrungen für Ratekau, Lensahn und Großenbrode als raumverträglich beurteilt (vgl. Karten zum Ergebnis des Raumordnungsverfahrens und Scoping-Unterlage, Anlage 3, Plan Nr. 1-4). Das Ergebnis des Raumord-

nungsverfahrens verdeutlicht somit die besondere Schutzbedürftigkeit der Städte und Gemeinden entlang der Schienenhinterlandstrecke.

3.1.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens vom 06.05.2014 ist in den nachfolgenden Planfeststellungsverfahren, also vor allem bei der Schienenhinterlandanbindung zu berücksichtigen. Dies sieht § 15 Abs. 7 S. 2 LaplaG ausdrücklich vor. Außerdem hat die Landesplanungsbehörde folgende **Allgemeine Maßgaben** festgestellt, die die Vorhabenträgerin im Planfeststellungsverfahren Schienenanbindung FQB zu berücksichtigen hat, und zwar:

3.1.1. Enge Abstimmung mit den Städten und Gemeinden

„Die weitere Planung ist in enger Abstimmung mit den örtlich und regional zuständigen Dienststellen und Fachbehörden, insbesondere den Städten, Gemeinden und dem Kreis Ostholstein, vorzunehmen“ (2.1.1.a).

Meine Mandanten fordern die Vorhabenträgerin entsprechend auf, die weiteren Planungen im Verfahren mit ihnen eng abzustimmen, und zwar insbesondere bezüglich der

- **Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse**
- **Erhaltung und Schutz von Anlagen des Gesundheitswesens, sozialer Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Erholungsflächen**
- **Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung von Siedlungsflächen und Ortsteilen, aber auch von gewerblichen Flächen**
- **Erhaltung des Orts- und Landschaftsbildes**
- **Schutz und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen**
- **Erhaltung und Sicherung von Tourismus und Erholung**
- **Erhaltung verkehrlicher Erschließung der Gemeinden und Städte.**

3.1.2. Immissionsschutz

„Die von der Schienentrasse ausgehenden Lärmemissionen sind entsprechend den Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes soweit abzumindern, dass Gefahren, Nachteile und erhebliche Belästigungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes für die Wohnbevölkerung soweit wie möglich vermieden werden. Die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten. In der weiteren Planung ist zu prüfen, ob

unter dem Gesichtspunkt der weiteren Minimierung der Belastung der Wohnbebauung Trassenoptimierungen möglich sind.

Die erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind den Belangen des Orts- und Landschaftsbildschutzes anzupassen“ (2.1.1.b).

Meine Mandanten fordern die Vorhabenträgerin auf, diese Maßgabe zum Schutz von Mensch einschließlich Gesundheit besonders zu beachten.

3.1.3. Naturschutz

„Für das Vorhaben sind landschaftspflegerische Begleitpläne (LBP) aufzustellen. Darüber hinaus sind auf der Grundlage geeigneter Untersuchungen im Rahmen von FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen die Auswirkungen auf die berührten und die möglicherweise beeinträchtigten FFH- und EU-Vogelschutzgebiete sowie im Rahmen von Artenschutzfachbeiträgen die Auswirkungen auf besonders geschützte Arten (Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG) darzulegen. LBP, FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen und Artenschutzfachbeiträge sind in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden zu erarbeiten. Im LBP sind die erforderlichen Vermeidungs- und Minimierungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festzulegen“ (2.1.1.c).

3.1.4. Landschaftsbild und Ortsbild

„Im Rahmen der Trassenoptimierungen zu den Planfeststellungsverfahren sind auch bauliche und gestalterische Maßnahmen zu prüfen, um die Auswirkungen auf die Freiraumstrukturen zu minimieren. Dazu sind im gesamten Trassenbereich die Dammhöhen und Einschnittstiefen zu überprüfen und zu optimieren, z. B. auch hinsichtlich möglicher Brückenbauwerke. Aufschüttungen und Einschnitte sind geländeangepasst zu modellieren.

Im Planfeststellungsverfahren sind Optimierungen des Trassenverlaufs in Lage und Höhe zu prüfen mit dem Ziel, unter Berücksichtigung von Zwangspunkten und Trassierungsparametern einen größtmöglichen Abstand zu Siedlungsbereichen zu gewährleisten, um damit Beeinträchtigungen auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen weitestgehend auszuschließen“ (2.1.1.d).

3.1.5. Land- und Forstwirtschaft

„Die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen ist sowohl für die Bauphase als auch für die Anlage auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen. Einschränkungen bei der Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlicher Flächen sind möglichst gering zu halten.

Die Unterbrechung land- und forstwirtschaftlicher Erschließungswege ist durch Errichtung von Überführungs- bzw. Unterführungsbauwerken möglichst zu vermeiden. Unvermeidbare Eingriffe in das Wegenetz sind durch die Anlage von Ersatzwegen auszugleichen.

Die Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein empfiehlt vertiefende agrarstrukturelle Untersuchungen auf einzelbetrieblicher Basis, sobald die Vorzugsvariante feststeht. In diesem Rahmen können dann konkrete Hinweise zur Verminderung agrarstruktureller Beeinträchtigungen, z. B. Durchführung von begleitenden Flurbereinigungsverfahren zur Minimierung von Durchschneidungsschäden und zur Neureglung des ländlichen Wegenetzes, gegeben werden“ (2.1.1.e).

Aus Sicht unserer Mandanten sind die Belange der Landwirtschaft im Untersuchungsraum ebenfalls besonders zu beachten.

3.2.

Außerdem hat die Landesplanungsbehörde **Abschnittsbezogene Maßgaben (2.1.2.)** aufgegeben, die die Vorhabenträgerin in den jeweiligen Planungsschnitten zu berücksichtigen hat. Zum Abschnitt 1 im Bereich Scharbeutz und Haffkrug wird beispielsweise festgestellt:

„Im Hinblick auf die möglichen erheblichen Beeinträchtigungen des NATURA 2000 Gebietes DE 1930-302 „Wälder im Pönitzer Seengebiet“ hinsichtlich des Lebensraumtyps „Waldmeister-Buchenwald“ sind auf der Ebene des Planfeststellungsverfahrens weitere vertiefende Untersuchungen erforderlich, um die Raumverträglichkeit dieser Streckenführung zu belegen“ (**2.1.2.b. Landesplanerische Beurteilung, S. 4**).

Auch im Abschnitt 4 ist beispielsweise ein hohes Konfliktpotenzial für das Gebiet BSG DE 1731-401 „Oldenburger Graben“ im Trassenverlauf zu erwarten. Auf der Maßstabsebene des Planfeststellungsverfahrens sollen deshalb bei der Planung des Bauwerks im Einzelfall verschiedene Bauweisen einer Querung des Oldenburger Grabens ergebnisoffen untersucht werden, da eine besondere technische Lösung hier im Interesse verschiedener Schutzgüter (Menschen, Tiere, biologische Vielfalt, NATURA 2000, Wasser, Boden) liegt (**2.1.2.e. Landesplanerische Beurteilung, S. 5**).

Zudem finden sich zahlreiche **Hinweise** (2.2. der Landesplanerischen Beurteilung). Beispielsweise gibt die Landesplanungsbehörde der Vorhabenträgerin auf, dass im Bereich der Gemeinde Großenbrode im Fall der Trassenführung parallel zur B 207 in den nachfolgenden Planungsstufen die Planungen zum vierspurigen Ausbau der B 207 inklusive Schallschutz, Kollisionsschutz und Schöpfwerk Großenbrode berücksichtigt werden (**Landesplanerische Beurteilung, S. 7**).

3.3.

Vor diesem Hintergrund wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die auf höherstufiger Ebene des Raumordnungsverfahrens im Rahmen der landesplanerischen Entscheidung getroffenen Maßgaben und Hinweise, auf der nachgeordneten Ebene des Planfeststellungsverfahrens von der Vorhabenträgerin zu berücksichtigen sind (§ 15 Abs. 7 S. 2 LaplaG i.V.m. § 4 ROG). Die Ergebnisse im Raumordnungsverfahren insbesondere bezüglich des Trassenverlaufs sind somit im Planfeststellungsverfahren von der Vorhabenträgerin zu beachten.

4. Trassenvarianten

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt offenbar im weiteren Verfahren drei Trassenvarianten näher zu betrachten:

4.1.

Als Trassenvarianten werden in der Scoping-Unterlage (S. 10) die folgenden vorgestellt:

- **Raumordnungs-Trasse** (Vorzugsvariante gemäß landesplanerischer Beurteilung): Als raumverträglichste Trasse wurde die Umfahrung der Seebäder sowie der Ortschaften Ratekau, Lensahn, Oldenburg i.H. und Großenbrode mit Trassenführung entlang der A 1 sowie dem Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Göhl und Neukirchen festgestellt (vgl. auf Anlage 3 zur Scoping-Unterlage die Pläne Nr. 1 bis 4 die „blaue Trasse“).
- **Optimierungsvorschlag der Vorhabenträgerin**: Trassenführung wie die Raumordnungs-Trasse, allerdings mit einer Bündelung bei der A 1 bereits nördlich von Ratekau und der Verlegung der Trasse zur Eingriffsvermeidung in das FFH-Gebiet DE 1930-302 „Wälder im Pönitzer

Seengebiet“ (vgl. auf Anlage 3 zur Scoping-Unterlage die Pläne Nr. 1 bis 4 die „rote Trasse“).

- **Variante 1A:** Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin im Raumordnungsverfahren; Ausbau der Bestandsstrecke inklusive der Umfahrung Neustadt i.H. und Oldenburg i.H.

4.2.

Bezüglich der Bedeutung der Alternativenprüfung im Rahmen des Scopings wird das Folgende vorangestellt:

Der Alternativenprüfung kommt umso größeres Gewicht zu, je größer das Plangebiet und damit der Maßstab der Planung ist. Bei der Bestimmung des Umfangs und Detaillierungsgrads der Umweltprüfung im Rahmen des Scopings ist auch darüber zu befinden, ob und inwieweit auf eine Standortvorentcheidung auf höherstufiger Planungsebene (Raumordnung) oder im Bereich der Fachplanung zurückgegriffen werden kann (*Spannowsky*, NuR 2005, 401, 406). Die Raumordnungstrasse ist somit die „Vorzugs-Variante“ im nachgeordneten Planfeststellungsverfahren Schienenanbindung.

Umfang und Prüfungstiefe der Alternativenprüfung richten sich grundsätzlich nach den Umständen des Einzelfalls und sind für den Bereich der Umweltprüfung in der Regel im Rahmen des Scopings festzulegen. Soweit sich Alternativen erst im Verlauf der Umweltprüfung ergeben, muss ggf. die Festlegung des Umfangs und der Detaillierungstiefe korrigiert werden (*Spannowsky*, NuR 2005, 401, 406).

Soweit Alternativtrassen ernsthaft in Betracht kommen, muss sie die Zulassungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss der Umweltbelange einbeziehen (BVerwG, Beschluss vom 14. Mai 1996 – 7 NB 3/95 –, BVerwGE 101, 166-177, Rn. 24 m.w.N.). In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist anerkannt, dass es der Planungsbehörde (hier dem Eisenbahn-Bundesamt) bei der Alternativenprüfung nicht verwehrt ist, im Fortgang des Verfahrens die UVP auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem aktuellen Planungsstand noch ernstlich in Betracht kommt (BVerwG, Beschluss v. 16. August 1995 - BVerwG 4 B 92.95 - UPR 1995, 445). Allerdings kann die Schlussauswahl zwischen den Alternativen abwägungsfehlerfrei nur auf der Grundlage einer vergleichenden Untersuchung der jeweiligen Umweltauswirkungen erfolgen und lässt sich nicht generell, sondern nur nach den Umständen des Einzelfalls und den sich daraus ergebenden Anforderungen des Abwägungsgebots beantworten (BVerwG, Beschluss vom 14. Mai 1996 – 7

NB 3/95 –, BVerwGE 101, 166-177, Rn. 24). Deshalb ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin umfassende und vertiefende Ermittlungen und Betrachtungen auch bezüglich der Trassenvarianten im Rahmen der UVP durchzuführen hat, damit die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung im Rahmen der Abwägung entsprechend auf einer breiten Informationsgrundlage treffen kann.

Die Vorschrift des § 6 Abs. 3 S. 1 Nr. 5 UVPG (§ 6 Abs. 4 S. 1 Nr. 3 UVPG a.F.) belegt hinreichend, dass die vom Vorhabenträger zu Beginn des förmlichen UVP-Verfahrens vorzulegenden Unterlagen auch eine Übersicht über die wichtigsten von ihm geprüften Vorhabenalternativen sowie die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens enthalten sollen. Zu beachten ist auch, dass das Fachplanungsrecht die Berücksichtigung von Standortalternativen bzw. hier Trassenalternativen eines bestimmten Vorhabens verlangt. Für die Planfeststellung ist dies mit Blick auf das Abwägungsgebot allgemein anerkannt (vgl. nur *Kment*, in: Hoppe/Beckmann, UVPG-Kommentar, 4. Aufl. 2012, § 6 Rn. 21 m.w.N.; vgl. auch *Vallendar/Wurster*, in: Hermes/Sellner, AEG, 2. Aufl. 2014, § 18 Rn. 98).

Es besteht somit für die Vorhabenträgerin die Notwendigkeit, die verschiedenen sich anbietenden oder sich aufdrängenden Trassen auf ihre jeweiligen Umweltauswirkungen hin zu untersuchen, damit die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Abwägungsgebots eine fehlerfreie Entscheidung treffen kann.

Vor diesem Hintergrund darf die Raumordnungs-Trasse (auch nicht teilweise) von vornherein ausgeblendet werden. Der Umstand allein, dass diese FFH-Gebiete tangieren, reicht als Ausschlussgrund nicht aus. Vielmehr ist jeweils näher zu untersuchen, ob und welche Auswirkungen die jeweilige Alternativtrasse auf FFH-Gebiete hat. Im Rahmen des Scopings darf somit keine Eingrenzung vorgenommen werden.

Ggf. sind auch, wenn erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets nicht ausgeschlossen werden können, spezielle Abweichungsprüfungen durchzuführen (BVerwG, Urt. v. 06.11.2013 – 9 A 14/12 –, BVerwGE 148, 373-399, Rn. 89 – zur A 20)

4.3.

Bezüglich der Optimierungsvariante der Vorhabenträgerin im Bereich Scharbeutz/Haffkrug (Verlauf auf östlicher Seite der A 1 bis etwa Autobahnausfahrt 14, Neustadt i.H.) drängt sich auf, dass hinter dem FFH-Gebiet „Wälder im Pönitzer Seengebiet“ zurück auf die Vorzugstrasse aus dem ROV verschwenkt werden sollte.

Auch die Landesplanerische Beurteilung, die die höherrangige Planung darstellt, hat der Vorhabenträgerin im weiteren Verfahren aufgegeben, zunächst vertiefende Prüfungen im FFH-Gebiet „Wälder im Pönitzer Seengebiet“ vorzunehmen. Ein weitergehender Trassenverlauf außerhalb der „raumverträglichen Trasse“ aus der Landesplanerischen Beurteilung dürfte davon nicht umfasst sein (vgl. 2.1.2.b. Landesplanerische Beurteilung, S. 4).

4.4.

Die Abschnittsbezogene Maßgabe der Landesplanungsbehörde darf jedenfalls seitens der Vorhabenträgerin nicht dahingehend verstanden werden, dass die Auswirkungen des Trassenverlaufs (westlich der A 1) nur noch verkürzt geprüft werden müssten, da ein Eingriff in das FFH-Gebiet „Wälder im Pönitzer Seengebiet“ ein absoluter Ausschlussgrund für diesen Trassenverlauf ist.

Es ist also festzuhalten, dass die Vorzugstrasse aus dem Raumordnungsverfahren westlich der A1 verlaufen und damit Randbereiche des Natura 2000-Gebiets an- bzw. zerschneiden würde. In welchem räumlichen Umfang eine Flächeninanspruchnahme für diesen Trassenverlauf notwendig sein wird, ist überhaupt nicht bekannt und muss gerade flächengenau seitens der Vorhabenträgerin ermittelt werden.

Grundsätzlich sind Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zu vermeiden, sofern sie erheblich sind. Zunächst ist also die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung zu prüfen (§ 34 Abs. 1 BNatSchG). Vorhabenbedingte Flächenverluste werden zwar grundsätzlich als erheblich betrachtet (BVerwG v. 17.01.2007 – 9 A 20.05., Rn. 50; BVerwG v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rn. 124), allerdings werden diese dennoch als unerheblich angesehen, wenn sie lediglich Bagatelldarakter haben (BVerwG, v. 12.03.2008 – 9 A 3/06, Rn. 124). Die Flächeninanspruchnahme ist somit zu ermitteln.

Selbst wenn ein erheblicher Eingriff nicht zu vermeiden ist, darf ein Projekt gleichwohl im Rahmen einer Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG (und sofern prioritäre Arten oder Lebensräume betroffen sind nach § 34 Abs. 4 BNatSchG) unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen und durchgeführt werden.

Deshalb ist bezüglich des Trassenverlaufs auf der Raumordnungs-Trasse eine ordnungsgemäße FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Wälder im Pönitzer Seengebiet“ durchzuführen (unklar nach Scoping-Unterlage, S. 39):

„Nach Vorliegen der konkreten Eingriffsbereiche des Vorhabens und der jeweiligen Vorhabenbeschreibungen, werden die erforderlichen FFH-Verträglichkeitsvorprüfungen bzw. FFH-Verträglichkeitsprüfungen

durchgeführt. Etwaig erforderliche Maßnahmen zur Schadensbegrenzung bzw. deren Planung sind ebenfalls Gegenstand der Prüfungen. Analoges gilt auch für eventuell durchzuführende Alternativenprüfungen im Rahmen von ggf. erforderlichen Ausnahmeverfahren.“

Nochmals: ohne umfassende Ermittlung sämtlicher Auswirkungen der Trassenalternativen im Untersuchungsraum auf sämtliche Schutzgüter und Belange kann die Planfeststellungsbehörde keine fehlerfreie Abwägungsentscheidung treffen.

5. Abschnittsbildung

Die Abschnittsbildung als anerkannter Teil der fachplanerischen Abwägung soll angesichts beschränkter Kapazitäten bei Planung und Durchführung die praktische Bewältigung umfangreicher Vorhaben ermöglichen. Denn eine Gesamtplanung einer Strecke von - wie hier – rund 90 km Länge wäre kaum überschaubar. Eine Abschnittsbildung kann Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie einen effektiven Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann (BVerwG, Urt. v. 21.11.2013 – 7 A 28/12, 7 A 28/12 (7 A 22/12) –, Juris Rn. 39).

Die Grenze zwischen PFA 1 und PFA 2 ist unplausibel. Wie zu erkennen ist, soll PFA 1 in Höhe der Haltestelle Haffkrug enden. Allerdings ergeben sich aus der Optimierungsvariante der Vorhabenträgerin gerade in diesem Bereich (mit Betriebsbahnhof) neue Betroffenheiten. Denn insbesondere auch mit Anbindung nach Neustadt i.H. (PFA 2) ist ein anderer Verlauf als nach der Raumordnungs-Trasse geplant.

Zudem sollte die Grenze zwischen PFA 3/PFA 4 in nördliche Richtung bis zur Gemeindegrenze Damlos/Olbdenburg i.H. verschoben werden. Dies stellt eine einheitliche Planung, inklusive Betriebsbahnhof, auf dem Gebiet des Amtes Lensahn und der im Amt betroffenen Gemeinden sicher.

6. Schutzgutbezogene Auswirkungen

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass über die bereits aus dem Raumordnungsverfahren vorliegenden Untersuchungen zum Schutzgut Mensch „weitere Recherchen bzw. Untersuchungen notwendig werden“ (Scoping-Unterlage, S. 21). Allerdings wird offen gelassen, welche Untersuchungen noch angefertigt werden. Dies wird beanstandet.

6.1. Schutzgut Mensch einschließlich menschliche Gesundheit

Zunächst wird beanstandet, dass nicht alle betroffenen Städte und Gemeinden offenbar im Hinblick auf das Schutzgut Mensch untersucht werden sollen. Neben den auf S. 21 der Scoping-Unterlage genannten Städten und Gemeinden, zu denen auch die von uns vertretenen Städte bzw. Gemeinden wie Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Beschendorf, Lensahn, Oldenburg i.H., Göhl, Heringsdorf, Neukirchen und Großenbrode zählen, sind auch detaillierte Untersuchungen zum Schutzgut Mensch für

- Sierksdorf
- Damlos
- Manhagen und
- Neustadt i. H.

anzustellen.

Die Bestandserfassungen aus den Gutachten zum Raumordnungsverfahren sind zu aktualisieren, denn teilweise haben sich die tatsächlichen Verhältnisse oder Planungen in den Gemeinden geändert (dazu noch gesondert). Im Übrigen haben sich auch teilweise rechtliche Anforderungen geändert, und zwar mit Blick auf die neue Schall03 und den Wegfall des Schienenbonus.

7. Weitere Planungen

Die Vorhabenträgerin hat im Untersuchungsraum Schienenanbindung FBQ auch weitere Planungen zu berücksichtigen (Scoping-Unterlage, S. 23). Dabei handelt es sich um das Planfeststellungsverfahren FBQ (Tunnelbauwerk), das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B 207, die Planungen zur neuen Fehmarnsundbrücke und das Verfahren zur Ostküstenleitung (Neubau einer 380 kV Leitung).

Wie bereits mit Blick auf die Planungen einer neuen Fehmarnsundbrücke (oben unter Ziff. 2) ausgeführt wurde, wird eine Gesamtplanung von Schienenanbindung FBQ und Fehmarnsundbrücke gefordert.

Mit Blick auf das Planfeststellungsverfahren FBQ (Tunnelbauwerk), das überhaupt die Ursache setzt für die Hinterlandanbindungen von Schiene und auch Straße (B 207), wird nochmals deutlich, dass eine Gesamtplanung erforderlich ist. Die Straßen- und Schienenanbindungen bilden eine „planungsrechtliche Schicksalsgemeinschaft“ mit dem Tunnelbauwerk FBQ. Denn die Eröffnung der neuen Verkehrsquelle Tunnelbauwerk bildet einen zeitlichen Einschnitt und setzt eine Vorgabe für die Gesamtplanung nebst Schienenanbindung. Die Planung muss darauf ausgerichtet sein, das Ausbaivorhaben so zeitig zu einem

Abschluss zu bringen, dass keiner der betroffenen Städte und Gemeinden und auch sonstiger Betroffener Gefahr läuft, plötzlich einer signifikant erhöhten Lärmbelastung schutzlos ausgesetzt zu sein. Ist dies - aus welchen Gründen auch immer - nicht möglich, wird es unbillig und deshalb korrekturbedürftig erscheinen, wenn ein Teil der von einem Gesamtprojekt Betroffenen allein wegen der Unwägbarkeiten der von Erfordernissen der Praktikabilität einer komplexen Planung bestimmten Abschnittsbildung und wegen des zeitlichen Ablaufs der Ausbauarbeiten zwar nur übergangsweise, aber gleichwohl erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt ist (so BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 – Juris Rn. 48).

8. Untersuchungsrahmen

Der Untersuchungsrahmen ist nach der Scoping-Unterlage zu eng gefasst, jedenfalls sind neben den bereits aus dem ROV bekannten Untersuchungen und externen Gutachten weitere Untersuchungen und Unterlagen seitens der Vorhabenträgerin anzufertigen um den Sachverhalt zu ermitteln und eine Informationsgrundlage für die Abwägung zu schaffen. Zwar sollen nach Darstellungen der Vorhabenträgerin offenbar

- aktuelle Lärmuntersuchungen
- aktuelle Erschütterungsuntersuchungen
- detaillierte faunistische und floristische Erfassungen
- zusätzliche umweltfachliche Variantenvergleiche für den Bereich Ratekau (PFA 1), für den Bereich der Seebäder Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf (PFA 1 und 2), für den Bereich Lensahn (PFA 3) und für den Bereich Großenbrode (PFA 5)
- die landschaftspflegerischen Begleitpläne für die Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen und
- Fachbeiträge zur Wasserrahmenrichtlinie für die Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6

erstellt werden (vgl. Scoping-Unterlage, S. 24). Allerdings sind daneben noch weitere Gutachten bzw. Untersuchungen zu erstellen, und zwar werden gefordert

- aktuelle Gutachten zur verkehrlichen Erschließung der Gemeinden und Städte insbesondere im Hinblick auf die Raumordnungs-Trasse und auch Optimierungstrasse der Vorhabenträgerin
- eine Aktualisierung der Sonderuntersuchung Agrarstruktur, insbesondere die tatsächlichen Auswirkungen der jeweiligen Trassenvarianten auf landwirtschaftliche Betriebe und Flächen

- eine Aktualisierung der Sonderuntersuchung „Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung“, insbesondere bezüglich der Auswirkungen der Trassenvarianten bezüglich Haltepunkten, Betriebsbahnhöfen etc. und
- ein Sondergutachten zu den Auswirkungen auf die touristischen Belange der Anliegerstädte und -gemeinden.

Nochmals: nur eine umfassende und vertiefende Ermittlung der Auswirkungen der verschiedenen Trassenvarianten auf sämtliche Schutzgüter und Belange kann zu einer fehlerfreien Abwägungsentscheidung im Planfeststellungsverfahren führen.

8.1. Schalltechnische Untersuchung

Die Schalltechnischen Untersuchungen dienen zunächst dem Variantenvergleich. Es werden die zu erwartenden Belastungen aus dem Schienenverkehrslärm für die alternativen Trassenvarianten ermittelt und beurteilt, um eine Vorzugsvariante aus schalltechnischer Sicht abzuleiten (Scoping-Unterlage, S. 24).

8.1.1.

Dabei ist auch die Variante Optimierung im Bereich Scharbeutz mit Rückverswenkung auf die Raumordnungs-Trasse ebenfalls zu untersuchen (vgl. oben Ausführungen unter Ziff. 4.3).

8.1.2.

Der Prognosehorizont 2025 (Scoping-Unterlage, S. 24) ist zu kurz. Da bereits 2015 (!) ein neuer Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mit Prognosezahlen für 2030 aufgestellt werden soll (vgl. www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan2015.html?nn=35978), sind die Prognosezahlen für 2025 nämlich nicht mehr aktuell. Die Verkehrsprognose ist vielmehr auf der Grundlage laufend aktualisierter bundesweiter Strukturdaten und Matrizes zu erstellen (BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20.08 – NVwZ 2011, S. 177 Rn. 73), so dass als Prognosehorizont richtigerweise das Jahr 2030 anzusetzen ist.

Die Heranziehung des Prognosehorizonts 2030 statt 2025 rechtfertigt sich auch daraus, dass das Vorhaben nicht vor 2017 planfestgestellt sein wird, vielmehr dürfte das Planfeststellungsverfahren dann gerade beginnen. Es ist allgemein anerkannt, dass es in einem Planfeststellungsverfahren auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses an-

kommt. Daraus folgt, dass bei neuen Erkenntnissen über die Prognosedaten – hier: durch den in Aufstellung befindlichen BVWP 2015 – eine Verkehrsprognose und ein diese umsetzendes Schallschutzkonzept auch in einem laufenden Planfeststellungsverfahren zu überarbeiten (ggf. sind die Planunterlagen sogar noch einmal öffentlich auszulegen). Wenn aber die Überarbeitung einer Prognose und eines Schallschutzkonzeptes im Zusammenhang mit der abzusehenden Verfahrensentwicklung und -dauer geradezu unausweichlich auf die Beteiligten zukommt, dann erscheint es geboten oder sogar zwingend, dass bereits jetzt im Verfahren mit den „richtigen“ Prognosewerten (2030) gearbeitet wird.

8.1.3.

Es wird beanstandet, dass die Vorhabenträgerin in der Scoping-Unterlage keine Angaben zu den Zugzahlen macht. Die bisher bekannten Zugzahlen aus dem Raumordnungsverfahren und dem Planfeststellungsverfahren FBQ (Tunnelbauwerk) werden jedenfalls bezweifelt. Nach der ursprünglichen Betriebsprognose zur Schienenhinterlandanbindung auf der Basis des BVWP 2003 wurden auf der Strecke pro Tag insgesamt 210 Züge erwartet, und zwar in folgender Verteilung:

Personennahverkehr	38 Züge
Personenfernverkehr	22 Züge
Güterverkehr	150 Züge.

Im Raumordnungsverfahren waren die Prognosen andere, und zwar waren für das Jahr 2025 täglich 138 Zugfahrten, davon 78 Güterzüge prognostiziert. Im Planfeststellungsverfahren FBQ (Tunnelbauwerk) wurden für das Jahr 2025 für den Schienenverkehr im Personennahverkehr täglich 16 Züge und im Personenfernverkehr (Hamburg-Kopenhagen) 24 Züge prognostiziert. Mit Eröffnung der FBQ soll auf der Strecke auch wieder schienengebundener Güterverkehr abgewickelt werden. Es werden 78 Züge pro Tag prognostiziert (EB zum Tunnelbauwerk FBQ, S. 41). Insgesamt sollen also 118 Züge täglich auf der Strecke verkehren. Die Betriebsprognosen sind im Planfeststellungsverfahren offen zu legen.

8.1.4.

Beanstandet wird auch, dass den Berechnungen für Güterzüge keine weiteren Parameter, z.B. Zuglängen angegeben werden. Dabei sind nicht nur Zuglängen von 835 Metern zugrunde zu legen, denn zukünftig sollen sogar Güterzüge mit 1.500 Meter Länge auf den Nord-Süd-Korridoren verkehren (mobil, Mai 2014). Aufgrund des langen Prognosehorizonts (2030) sind diese Entwicklungen bereits zu betrachten.

8.1.5.

Daneben dienen die Schalltechnischen Untersuchungen auch der Ermittlung der Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen (Scoping-Unterlage, S. 25). Insofern ist auch aus dieser Sicht maßgeblich, dass der richtige Prognosezeitraum, die Zugzahlen, Zuglängen etc. in die Untersuchungen einfließen. Nach § 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG ist der in § 3 der 16. BImSchV vorgesehene Abschlag von 5 Dezibel (A) ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden. Zudem ist die neue Schall 03 zu beachten.

Neben den seitens der Vorhabenträgerin aufgezählten Varianten von Schallschutzmaßnahmen (Scoping-Unterlage, S. 25) sind auch Mittelschallschutzwände, innovative Schallschutzmaßnahmen und auch Betriebsbeschränkungen in die Betrachtung einzubeziehen. Denn beispielsweise ist die Höhe von Schallschutzwänden auch vor städtebaulichen Aspekten zu bewerten.

8.2. Luftschadstoffuntersuchung

Auch bei den Untersuchungen zum Luftschadstoff ist der Prognosehorizont (Scoping-Unterlage, S. 25) zu erweitern, und zwar auf 2030.

8.3. Erschütterungstechnische Untersuchung

Dabei ist auch die Variante Optimierung im Bereich Scharbeutz mit Rückverswenkung auf die Raumordnungs-Trasse ebenfalls zu untersuchen (vgl. oben Ausführungen unter Ziff. 4.3).

Insbesondere sind die Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts zum Schutz gegen Erschütterungen und sekundären Luftschall zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.10.2010 – 7 A 14/09 – Rn. 31 ff).

Erschütterungsmessungen bzw. -Untersuchungen sind innerhalb eines Korridors von 30 m Breite (beidseitig) entlang der Bestandsstrecke und den jeweiligen Trassenvarianten vorzunehmen.

Zudem ist zu beachten, dass bei der Bewertung der Zumutbarkeit des von oberirdischen Eisenbahnstrecken hervorgerufenen sekundären Luftschalls die Innenraumpegel der 24. BImSchV herangezogen werden können. Der Schienenbonus darf nicht mehr berücksichtigt werden.

8.4. Umweltfachlicher Variantenvergleich

Die Vorhabenträgerin führt selbst aus, dass vertiefende Variantenuntersuchungen notwendig sind (Scoping-Unterlage, S. 30). Dabei ist auch die Variante Optimierung im Bereich Scharbeutz mit Rückverschwenkung auf die Raumordnungs-Trasse ebenfalls zu untersuchen (vgl. oben Ausführungen unter Ziff. 4.3).

Die Vorhabenträgerin hat den EBA-Umweltleitfaden III-3 (EBA 2014) zu beachten.

Der Raum auf bzw. entlang der Bestandstrasse darf in die Beurteilung der Ausgleichbarkeit bzw. Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushalts nicht einfließen.

9. Spezifische Belange der von uns vertretenen Städte und Gemeinden

Zudem wird für einige von uns vertretenden Städte und Gemeinden im Folgenden auf besondere Belange, insbesondere im Hinblick auf kommunale Bauleitplanungen und verkehrliche Anbindungen hingewiesen, die zu berücksichtigen sind:

9.1. Gemeinde Scharbeutz

9.1.1.

Auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Scharbeutz sind neben den bereits bekannten, die nachfolgend im Plan kenntlich gemachten und benannten weiteren Bebauungsplangebiete zu beachten sowie in die weiteren Untersuchungen einzubeziehen:

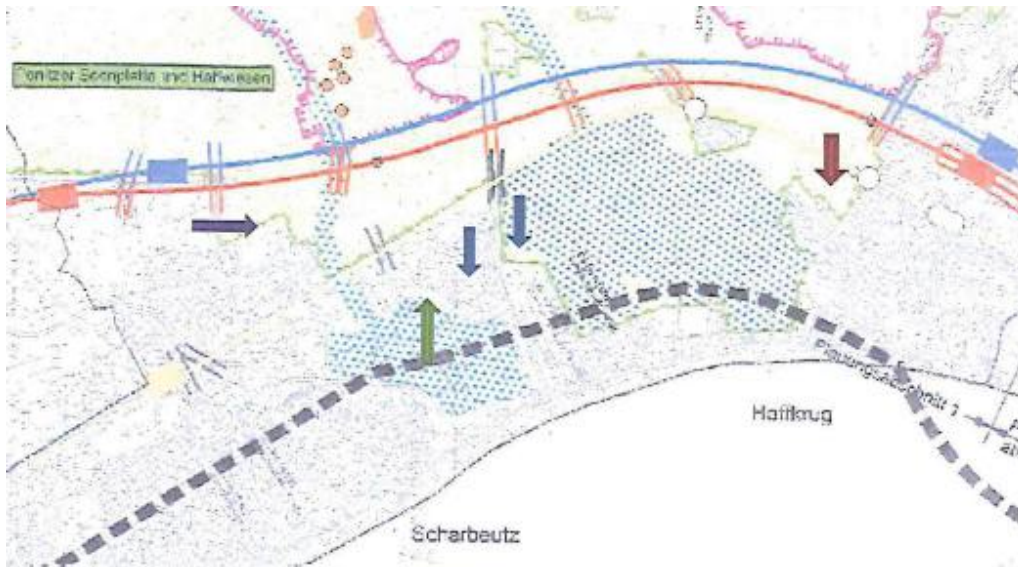
In Haffkrug:

- Bebauungsplan Nr. 71 -Sch- (roter Pfeil) mit einem ausgewiesenen WA-Gebiet

In Scharbeutz:

- Bebauungsplan Nr. 60 -Sch- , mit einem Sondergebiet Camping
- Bebauungsplan Nr. 64 -Sch-, mit einem WA-Gebiet (blaue Pfeile) und
- Bebauungsplan Nr. 75 -Sch-, mit einem WA-Gebiet (grüner Pfeil).
- Bebauungsplan Nr. 24 -Sch- mit einem ausgewiesenen WA-Gebiet (schwarzer Pfeil).

- Unmittelbar an das Gebiet des B-Plan Nr. 24 grenzt der in der Aufstellung befindliche B-Plan 81 -Sch-, der den dortigen Reiterhof („Friedrichshof“) absichern soll. Bei einer Trassenführung östlich der BAB würde diese über die Weidefläche des dortigen Reiterhofes verlaufen, wodurch dieser dann nicht betriebsunfähig wäre und in der Existenz vernichtet würde.



Die jeweiligen Bebauungspläne sind auch unter dem Link <http://www.b-planpool-wms.de/gesamt/73c5ad76a7bc42547c80c0a4d1ab04ef/wms> einzusehen.

9.1.2.

Unter dem Punkt 5.9.3 der Scoping-Unterlage ist als vom Vorhaben betroffener Wasserkörper noch als Oberflächenwasserkörper die

- **Heidebek**

zu ergänzen.

9.2. Sierksdorf

Neben den bereits unter Ziff. 1.1. und 3.1. genannten Belangen, die die Vorhabenträgerin für die Städte und Gemeinden zu beachten hat, soll für die Gemeinde Sierksdorf noch stichpunktartig auf folgende Belange hingewiesen werden:

- Auswirkungen auf die offenen Fließgewässer
- Auswirkungen auf die oberflächennahen Grundwasserleiter
- Biotopverbundachse
- Belange der Landwirtschaft /Zersiedelung /Wirtschaftlichkeit /Flurbereinigungsverfahren
- Verkehrliche Erschließung der Gemeinde

9.3. Neustadt i.H.

Folgende Belange sind aus Sicht der Stadt Neustadt von der Vorhabenträgerin im Untersuchungsrahmen zu ermitteln und im weiteren Verfahren auch zu beachten:

9.2.1. Verkehrliche Erschließung der Anliegergemeinden

Der von der Raumordnungs-Trasse abweichende Optimierungsvorschlag der Vorhabenträgerin hat durch den Erhalt der Haltepunkt Sierksdorf und Haffkrug und die mögliche Schaffung eines weiteren Haltepunktes Sierksdorf-Hansapark (positive oder negative) Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließung der Anliegergemeinden. Da diese Variante nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens war, sind auch deren Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließung der Anliegergemeinden bisher nicht untersucht worden. Daher ist diese Untersuchung im Planfeststellungsverfahren vorzunehmen.

9.2.2. Gemeindliche Entwicklung

Seit dem Raumordnungsverfahren hat es zwar keine Änderungen in der Planung der gemeindlichen Entwicklung gegeben; die nicht mehr geplante Wiedernutzung der alten Eutiner Trasse und die Weiternutzung der Trasse nach Sierksdorf haben jedoch Einfluss auf die künftige Entwicklung der Stadt Neustadt in Holstein; diese Auswirkungen müssen im Rahmen des PFV untersucht werden.

9.2.3. Auswirkungen auf touristische Belange

Der Erhalt der SPNV-Verbindung zwischen der Stadt Neustadt in Holstein und den Gemeinden Sierksdorf und Haffkrug - bei Aufgabe der Verbindung zu den übrigen Bädergemeinden - hat gravierende Auswirkungen auf die touristischen Belange dieser Orte. Diese Auswirkungen wurden bisher nicht untersucht, da diese Variante bisher nicht geplant war. Auch diese Untersuchung ist zu führen.

9.2.4. Anbindung SPNV der Stadt Neustadt in Holstein nach Norden

Bei der aus dem ROV hervorgegangenen Trasse wäre für die Anbindung der Stadt Neustadt in Holstein nach Norden ein Zurücksetzen bis zum geplanten Betriebsbahnhof Neustadt-West und dann die Fahrt Richtung Norden möglich gewesen (in Gegenrichtung entsprechend). Bei dem Optimierungsvorschlag der Vorhabenträgerin müssten die Züge bis zum Bahnhof Haffkrug zurücksetzen, um dann nach Norden zu fahren.

Dies ist wesentlich aufwändiger und eine Realisierung daher unwahrscheinlicher. Daher müsste nun auch der Erhalt der Trasse durch das Binnenwasser für den SPNV und Einmündung in die Neubautrasse am nun geplanten Betriebsbahnhof Altenkrempe wieder geprüft werden. Auch die Lage des nächsten mit einem Kfz zu erreichenden Bahnhofes, von dem aus eine Fahrt Richtung Norden möglich ist, ändert sich: Während es bisher möglich war, von Neustadt in Holstein aus mit dem Kfz nach Sierksdorf zu fahren, um hier einen Zug Richtung Norden zu erreichen, muss man bei dem Optimierungsvorschlag der Vorhabenträgerin bis Haffkrug fahren.

9.2.5. Untersuchung möglicher Ausgleichsflächen

In die Untersuchung möglicher Ausgleichsflächen darf die vorhandene SPNV-Trasse - einschließlich des Abschnittes durch das Neustädter Binnenwasser - nicht einbezogen werden, solange über die künftige Nutzung nicht abschließend entschieden wurde und die Trasse nicht tatsächlich frei von Nutzung, stillgelegt und entwidmet ist.

9.4. Amt Lensahn

Das Amt Lensahn hat bezüglich der Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen um Berücksichtigung weiterer Belange im Verfahren gebeten. Diesbezüglich wird auf die dortigen Ausführungen über das Amt Lensahn, beigelegt als

Anlage 1 nebst Plan,

verwiesen.

Außerdem befindet sich der Bebauungsplan 28, 7. Änderung, in Aufstellung. Dies ist ebenfalls zu beachten (vgl. Anlage 1 nebst Plan).

9.5. Oldenburg i.H.

Für die Stadt Oldenburg i.H. ist Folgendes im weiteren Verfahren seitens der Vorhabenträgerin zu berücksichtigen:

9.4.1.

Im Rahmen der Neuaufstellung des F-Plans wurde eine Überarbeitung der Biotopkartierung vorgenommen. Dabei haben sich gegenüber dem Landschaftsplan aus den Jahren 1995-99 zahlreiche Veränderungen bei den gesetzlich geschützten Biotopen im oder am Planungskorridor ergeben. Dazu wird als

Anlage 2

die Aktualisierung der gesetzlich geschützten Biotope der Stadt Oldenburg i.H. (nebst Plänen) vorgelegt. Dies gilt zu beachten.

9.4.2.

Im Gebiet der Stadt Oldenburg i.H. sind weitere verschiedene B-Pläne (neben den bereits bekannten B-Plänen) in Kraft getreten. Rein vorsorglich wird hingewiesen auf:

- B-Plan 47 mittlere Schuhstraße (19.04.2013)

Details sind im Internet zu finden, und zwar unter <http://www.b-plan-services.de/mybplan/Oldenburg%20in%20Holstein/Bebauungsplan/24/94>

- Satzung im Außenbereich § 35 Abs. 6 BauGB (15.08.2014), Lübersdorf Siedlung

Details sind im Internet zu finden, und zwar unter <http://www.b-plan-services.de/mybplan/Oldenburg%20in%20Holstein/Satzung%20im%20Au%C3%9Fenbereich%20%C2%A7%2035%20%286%29%20BauGB/46/180>

- B-Plan 49 Eppendorf (18.06.2014)

Details sind im Internet zu finden, und zwar unter <http://www.b-plan-services.de/mybplan/Oldenburg%20in%20Holstein/Bebauungsplan/47/182>

- B-Plan 37 Gewerbegebiet Kieler Chaussee (19.12.2013)

- 26 -

Details sind im Internet zu finden, und zwar unter
<http://www.b-plan-services.de/mybplan/Oldenburg%20in%20Holstein/Bebauungsplan/18/70>

9.4.3.

Bezüglich der Wasserschutzgebiete bzw. -schongebiete im Stadtgebiet von Oldenburg i.H. wird als

Anlage 3

eine Karte beigelegt aus der ersichtlich wird, dass zwei Schongebiete mittlerer Priorität im Planungskorridor liegen. Dies ist zu beachten.

Weiterer Vortrag bleibt ausdrücklich vorbehalten.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwältin
Dr. Michéle John