

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Postfach 130473 • 20104 Hamburg

Der Ministerpräsident
des Landes Schleswig-Holstein
Staatskanzlei
Landesplanungsbehörde
Düsternbrooker Weg 104

24105 Kiel

Vorab per Telefax: 0431 988-6111850

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) *
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

22.03.2013

12/0721V/J/mj

Sekretariat: Frau Krey

Tel.: 040-278494-23

Raumordnungsverfahren Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung

Aktenzeichen: StK 334-620.132-11

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeigen wir an, dass wir im vorbezeichneten Raumordnungsverfahren die Interessen verschiedener Städte und Gemeinden vertreten, und zwar die

- Stadt Bad Schwartau
- Gemeinde Ratekau
- Gemeinde Timmendorfer Strand
- Gemeinde Scharbeutz
- Gemeinde Sierksdorf
- Stadt Neustadt i. H.
- Gemeinde Altenkrempe
- Gemeinde Schashagen

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

Hamburger Sparkasse
BLZ 200 505 50
Kto.-Nr. 1022 250 383

Commerzbank AG
BLZ 200 800 00
Kto.-Nr. 4000 262 00

GLS Bank
BLZ 430 609 67
Kto.-Nr. 2033 210 900

Anderkonto: Commerzbank AG, BLZ 200 800 00, Kto.-Nr. 4000 262 02

- 2 -

- Gemeinde Beschendorf
- Gemeinde Lensahn
- Gemeinde Damlos
- 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.

Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind an unterschiedlichen Trassenabschnitten in unterschiedlicher Weise betroffen. Bezüglich der jeweiligen örtlichen Betroffenheiten und kommunalen Besonderheiten geben die von uns vertretenden Städte und Gemeinde auch jeweils eigene Stellungnahmen ab, auf die hiermit Bezug genommen wird.

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

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

im Raumordnungsverfahren Schienenhinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung abgegeben. Diese gliedert sich wie folgt:

0. Gliederung

1. Allgemeines zum Raumordnungsverfahren
2. Rechtsgrundlagen im Raumordnungsverfahren
 - 2.1. ROG / PlanG SH
 - 2.2. Landesentwicklungsgrundsatzgesetz (LEGG SH 1995)
3. Raumplanerische Bindungen
 - 3.1. Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP)
 - 3.1.1. Landesentwicklungsachsen
 - 3.1.2. Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung
 - 3.1.3. Wirtschaftliche Entwicklung
 - 3.1.4. Verkehr
 - 3.1.5. Schienenverkehr
 - 3.1.6. Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung
 - 3.2. Regionalplan für den Planungsraum II (2004)
 - 3.2.1. Ordnungsräume für Tourismus und Erholung

- 3.2.2. Gebiete mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung
- 3.3. Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II
- 3.4. TEN-V Leitlinien
- 4. Allgemeine Betroffenheiten der Städte und Gemeinden
- 5. Prognosen
 - 5.1. Prognose 2030 statt Prognose 2025
 - 5.2. Prognose-Nullfall
- 6. Entwurfsparameter
- 7. Schalltechnische Untersuchung rechtsfehlerhaft
 - 7.1. Trennungsgrundsatz nicht beachtet
 - 7.2. Ermittlung der Betroffenheiten fehlerhaft
 - 7.3. Beurteilung bezieht sich nur auf Nachtzeitraum
 - 7.4. Schutzbedürftigkeit teilweise fehlerhaft
 - 7.5. Schienenbonus sollte nicht angewendet werden
 - 7.6. Lärmaktionsplanung muss berücksichtigt werden
 - 7.7. Sonstige kritische Anmerkungen zur Schalltechnischen Untersuchung
- 8. Fehmarnsundbrücke
- 9. Varianten
 - 9.1. Untersuchte Varianten
 - 9.1.1. Variante 1A (Ausbau der Bestandsstrecke mit Umfahrung Neustadt i.H. / Umfahrung Oldenburg i.H.)
 - 9.1.2. Variante X (Trasse X aus Betroffenheitsanalyse) mit Untervarianten
 - 9.1.3. Variante A (Umfahrung Seebäder mit Trassenführung östlich der BAB)
 - 9.1.4. Variante E (Umfahrung Seebäder mit Trassenführung westlich der BAB)
 - 9.2. Sich aufdrängende Varianten
 - 9.2.1. Variante Kreis Ostholstein
 - 9.2.2. Westumfahrung der Stadt Oldenburg i.H.
 - 9.3. Fehlerhafte Abschnittsbildung
 - 9.4. Fehlende Trassenkombinationspunkte
- 10. Gefahrguttransporte
- 11. Schrankenschließzeiten zu kurz

12. Betroffenheit der Städte und Gemeinden durch Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)
13. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) fehlerhaft
 - 13.1. Allgemeines zur UVS
 - 13.2. Einfluss der Sondergutachten in der UVS
 - 13.3. Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit
 - 13.4. Variantenvergleich und Empfehlung der Vorzugsvariante
 - 13.4.1. Abschnitt 1
 - 13.4.2. Abschnitt 2
 - 13.4.3. Abschnitt 3
 - 13.4.4. Abschnitt 4
14. Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) fehlerhaft
 - 14.1. Allgemeines zur RVU
 - 14.2. Fehlerhafte Untersuchung der Einzelbelange
 - 14.2.1. Siedlungsstruktur
 - 14.2.2. Erholung und Tourismus
 - 14.2.3. Wirtschaft
 - 14.2.4. Verkehr
 - 14.3. Fehlerhafte übergeordnete Gesamtbewertung
15. Gesamtplanerische Trassenempfehlung fehlerhaft

1. Allgemeines zum Raumordnungsverfahren

Im laufenden Raumordnungsverfahren wird der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der derzeit eingleisigen Strecke 1100 (Lübeck Hauptbahnhof – Puttgarden) auf seine Raumverträglichkeit geprüft. Dazu wurden seitens der Vorhabenträgerin, der DB Netz AG, verschiedene Trassenvarianten geprüft, und zwar die

- Variante 1A (Ausbau der Bestandsstrecke mit Umfahrung Neustadt i.H. und Oldenburg i.H.),
- Variante X (Trasse X mit den Untervarianten X1 bis X7),
- Variante A (Umfahrung der Seebäder mit Trassenführung östlich der BAB 1) und
- Variante E (Umfahrung der Seebäder mit Trassenführung westlich der BAB 1).

Die untersuchten verschiedenen Trassenvarianten resultieren (auch) aus der sog. Betroffenheitsanalyse, die der Kreis Ostholstein unter Mitwirkung zahlreicher Städte und Gemeinden des Kreises Ostholstein, auch der von uns vertrete-

nen Städte und Gemeinden, erarbeitet hat. Das Festlegungsprotokoll v. 11.11.2010 (Band 2, Anlage 2) nimmt hierauf Bezug.

Der zweigleisige Ausbau nebst Elektrifizierung ist als Ausbaustrecke (ABS) Hamburg – Öresundregion (Anbindung feste Fehmarnbeltquerung) als internationales Projekt Schiene im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 mit Investitionskosten in Höhe von € 1.095,0 Mio. gelistet (S. 23, 58). Der zweigleisige Ausbau ist zwischen Bad Schwartau – Puttgarden (allerdings ohne Ausbau der Fehmarnsundbrücke, die eingleisig bleiben soll) geplant. Grundlage dafür ist der Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark (2008). Die Strecke 1100 Lübeck Hbf – Puttgarden mit einer Länge von 88,637 km soll spätestens bis 2018 elektrifiziert und bis 2025 zweigleisig ausgebaut werden.

Der Ausbau hat insbesondere Bedeutung für den Güterverkehr, denn bisher verkehren auf dieser Trasse allein Personenfern- und -nahzüge. Güterverkehr findet auf dieser Strecke 1100 zwischen Bad Schwartau – Puttgarden nicht statt. Da vom Güterverkehr aber erheblich höhere Schall- und Erschütterungsemissionen als vom Personenfern- und -nahverkehr ausgehen und entsprechend störende Auswirkungen auf die besiedelten Gebiete an der Trasse 1100 haben werden, ist die Raumverträglichkeit der verschiedenen Trassenvarianten insbesondere mit Blick auf die Güterverkehre zu prüfen und zu bewerten.

Auf welcher Trasse der Ausbau oder teilweise Neubau der Strecke 1100 erfolgen könnte, soll das laufende Raumordnungsverfahren klären. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens und die darin eingeflossene Umweltverträglichkeitsprüfung sind im anschließenden Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen (§ 14b PlanG SH).

2. Rechtsgrundlagen im Raumordnungsverfahren

2.1. ROG / PlanG SH

Rechtliche Grundlage für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens sind § 15 Raumordnungsgesetz Bund (ROG) und §§ 14 ff. Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein (PlanG SH; in den Unterlagen noch LaPlaG: aufgehoben durch Ges. v. 05.12.2012) i. V. m. § 1 ROV. Gemäß § 14 Abs. 3 S. 1 PlanG SH werden Vorhaben im Raumordnungsverfahren zu einem möglichst frühen Zeitpunkt unter überörtlichen Gesichtspunkten überprüft und dazu untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung abgestimmt. Teil des Raumordnungsverfahrens ist gemäß § 14 Abs. 3 S. 2 PlanG SH auch die raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung.

Nach § 15 Abs. 1 ROG prüft die für Raumordnung zuständige Landesbehörde im Raumordnungsverfahren die Raumverträglichkeit des Vorhabens. Dabei sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen (S. 2, 1. HS). Geprüft werden somit die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen (S. 2, 2. HS). Gegenstand der Prüfung sind auch die vom Träger der Planung (hier der Vorhabenträgerin gemäß Festlegungsprotokoll v. 11.11.2010) eingeführten Trassenalternativen (S. 3).

Gemäß § 14 b PlanG SH stellt die Landesplanungsbehörde als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens in einer raumordnerischen Beurteilung fest, **ob** das Vorhaben „Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt (Abs. 1 Nr. 1) und **wie** das Vorhaben unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden könnte (Abs. 1 Nr. 2). Es handelt sich somit um ein „**ergebnisoffenes**“ Verfahren, so dass die Landesplanungsbehörde die Raumunverträglichkeit feststellen kann oder auch unter welchen Maßgaben das Vorhaben raumverträglich sein könnte. Dies beinhaltet auch, dass die Landesplanungsbehörde von den seitens der Vorhabenträgerin eingebrachten Varianten abweichende Trassenverläufe zur Prüfung vorschlagen kann.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist insbesondere aus den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung herzuleiten (§ 14 b Abs. 1 S. 2 PlanG SH). In § 2 ROG wurden die Grundsätze der Raumordnung auf der Ebene des Bundes normiert. Diese sind im Sinne der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung anzuwenden und durch Festlegungen in Raumordnungsplänen zu konkretisieren (§ 2 Abs. 1 ROG). Auf der Ebene des Landes Schleswig-Holstein sind die Grundsätze und Leitvorstellungen zur Landesentwicklung, die die Landesplanung neben den Grundsätzen der Raumordnung nach § 2 Abs. 1 ROG zu beachten hat, durch das **Landesentwicklungsgrundsatzgesetz (LEGG SH 1995)** festgelegt. Daran muss sich das Vorhaben zunächst messen lassen.

2.2. Landesentwicklungsgrundsatzgesetz (LEGG SH 1995)

In § 2 LEGG SH sind die **Leitvorstellungen** zur Landesentwicklung von Schleswig-Holstein festgelegt. Danach ist die räumliche Struktur natur- und umweltgerecht und zugleich auf die menschlichen Bedürfnisse hin zu erhalten und zu entwickeln (S. 1). Hierzu sollen insbesondere

- der dauerhafte Schutz der natürlichen Grundlagen des Lebens (Nr. 1),
- die Sicherung und Weiterentwicklung der naturräumlichen, regiona-

- len, siedlungsstrukturellen, ökologischen und kulturellen Vielfalt (Nr. 5),
- die Nutzung und Stärkung der in den Teilräumen des Landes vorhandenen Raumstrukturen und verschiedenartigen Entwicklungspotentiale (Nr. 6),
 - eine umwelt- und sozialverträgliche wirtschaftliche und technologische Entwicklung (Nr. 8),
 - die Sicherung und Schaffung vielseitiger, qualifizierter, auf zukünftige Bedarfe hin ausgerichteter sowie wohnungs- und siedlungsnaher Arbeitsplatzstrukturen und Bildungseinrichtungen (Nr.9),
 - die Sicherung und Schaffung einer ausreichenden Wohnraumversorgung insbesondere in zentralen Orten und Stadtrandkernen (Nr. 10),
 - die langfristige Offenhaltung von künftigen Gestaltungsmöglichkeiten der Raumnutzung (Nr. 11)

angestrebt werden.

Konkretisiert werden diese vorgenannten Leitvorstellungen in den §§ 5 ff. LEGG. Gemäß § 5 Abs. 2 LEGG ist dem **Schutz des menschlichen Lebens** und der Verhinderung von Belastungen und Gefahren für die menschliche Gesundheit **in besonderem Maße Rechnung zu tragen**. Insofern ist für „die Reinhaltung der Luft sowie für den Schutz vor Lärmbelästigungen, Strahlungen und Erschütterungen ausreichend Sorge zu tragen. Gemäß dem Vorsorgeprinzip sollen Emissionen vermieden, jedenfalls aber so gering wie möglich gehalten werden. **Emissionsvermeidung hat in der Regel Vorrang vor Immissionsschutz**“ (§ 5 Abs. 7 LEGG).

Der Mensch genießt somit hervorgehobenen Schutz. Außerdem sind Emissionen zu vermeiden. Dies entspricht auch § 50 BImSchG. Danach sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (sog. Trennungsgrundsatz). Es wird beanstandet, dass die Vorhabenträgerin dies im Trassenvergleich nicht berücksichtigt hat (dazu vertiefend unten 7.1.).

Gemäß § 9 Abs. 1 S. 1 LEGG ist der **Fremdenverkehr** in Schleswig-Holstein in seiner sozialen und wirtschaftlichen Bedeutung sowie zur Verbesserung des Wohn- und Freizeitwertes **zu erhalten und weiterzuentwickeln**. Außerdem sind dabei die Eigenarten der schleswig-holsteinischen Landschaften zu bewahren und die naturgegebenen Möglichkeiten als Standortvoraussetzungen für den Fremdenverkehr pfleglich zu nutzen (§ 9 Abs. 1 S. 2 LEGG). So sind raumbedeutsame Planungen in Fremdenverkehrsgebieten gesondert zu bewerten und so zu gestalten, dass die ökologischen Grundlagen des Tourismus er-

halten und Natur und Umwelt so gering wie möglich beeinträchtigt werden (§ 9 Abs. 1 S. 3 LEGG). Außerdem soll die fremdenverkehrliche Entwicklung ein Erleben der charakteristischen schleswig-holsteinischen Landschaften und der landestypischen Kultur ermöglichen und mit den Lebensgewohnheiten der Bevölkerung im Einklang stehen (§ 9 Abs. 1 S. 4 LEGG).

Damit genießen auch Tourismus und Erholung eine hervorgehobene Bedeutung in Schleswig-Holstein.

An diesen Leitvorstellungen des Landes, nämlich dem Schutz des menschlichen Lebens und der Verhinderung von Belastungen und Gefahren für die menschliche Gesundheit in besonderem Maße Rechnung zu tragen, muss sich das Vorhaben mit seinen verschiedenen Trassenvarianten messen lassen. Die Belange des Raumes Ostholstein, nämlich seinen sozialen und wirtschaftlichen Schwerpunkt im Bereich Fremdenverkehr zu erhalten und weiterzuentwickeln, sind zu beachten.

Es wird beanstandet, dass diese Schutzgüter in der Betrachtung der Vorhabenträgerin keine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende hervorgehobene Beachtung gefunden haben.

3. Raumplanerische Bindungen

3.1. Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP)

Ergänzt und konkretisiert werden die Grundsätze des LEGG durch die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 (LEP SH 2010). Danach werden Ziele und Grundsätze im Hinblick auf Entwicklung der übergeordneten Raumstruktur (Teil B.1.), Siedlungsstruktur (Teil B.2.), Wirtschaftsstruktur (Teil B.3.), Daseinsvorsorge (Teil B.4.) und Ressourcenentwicklung (Teil B.5.) definiert.

3.1.1. Landesentwicklungsachsen

Von Hamburg entlang der BAB 1 bzw. der B 207 erstreckt sich über Lübeck und Puttgarden in Richtung Kopenhagen und Malmö eine Landesentwicklungsachse (LEP, 1.6., 1G).

Die Landesentwicklungsachsen sollen zur Verbesserung der räumlichen Standortbedingungen sowie zur Stärkung der Verflechtungsstrukturen im Land beitragen. Sie sollen

- ausreichend leistungsfähige, überregionale Verkehrsverbindungen für einen großräumigen Leistungsaustausch gewährleisten;
- Orientierungspunkte für potenzielle gewerbliche Standorte von überregionaler Bedeutung sein;
- die Teilräume und Oberzentren des Landes untereinander und mit der Metropolregion Hamburg vernetzen;
- die Verflechtungen zu benachbarten Metropolräumen stärken und die Integration in die nationalen und transeuropäischen Netze unterstützen.

Die Vorhabenträgerin führt selbst aus, dass die Feste Fehmarnbeltquerung einschließlich der notwendigen Hinterlandanbindung als Teil des Schleswig-Holstein betreffenden transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) realisiert und Schleswig-Holstein als Verkehrsknotenpunkt gefestigt und ausgebaut werden solle (Band 1, EB, S. 114). Das Vorhaben hat somit allein überregionale Bedeutung, denn es ist Teil des transeuropäischen Netzes. Dieses Vorhaben ist dann aber auch aufgrund seiner Bedeutung im transeuropäischen Netz und im Hinblick auf die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im bestehenden Netz (Begradigung einzelner Abschnitte) entlang der BAB 1 und B 207 zu realisieren.

Die seitens der Vorhabenträgerin favorisierte Trasse (1A) führt aber nur in Teilen – und nicht wie seitens der Vorhabenträgerin dargestellt „weitgehend“ – entlang der Landesentwicklungsachse (vgl. Band 1, EB, S. 754). An dieser orientieren sich vielmehr sowohl die X-Trasse (mit Untervarianten) als auch die E-Trasse im gesamten Streckenverlauf an der Landesentwicklungsachse.

3.1.2. Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

In Schleswig-Holstein soll eine nachhaltige Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung, die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Belangen gerecht wird, entstehen bzw. erhalten bleiben. Dazu gehören:

- gute siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen für die Wirtschaft;
- der Schutz der natürlichen Ressourcen;
- für alle Menschen ein angemessenes und differenziertes Angebot an Wohnungen;
- Erreichbarkeit der Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Menschen in zumutbarer Entfernung (LEP, 2., 1. Leitbild).

Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind folgender Siedlungsstruktur zugeteilt:

Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums:	Neustadt i.H., Oldenburg i.H.
Unterzentrum:	Timmendorfer Strand und Scharbeutz, Lensahn
Stadtrandkern I. Ordnung:	Bad Schwartau
Stadtrandkern II. Ordnung:	Ratekau

Die zentralen Orte stellen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung dar. Dort soll dann entsprechend eine der zukünftigen Entwicklung angepasste Ausweitung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen stattfinden (so die Vorhabenträgerin, EB, S. 116).

Damit ist der seitens der Städte und Gemeinden beabsichtigte Erhalt von Siedlungsflächen, aber auch die Entwicklung neuer Siedlungsflächen zu beachten. Den Städten und Gemeinden obliegt aufgrund ihrer kommunalen Selbstverwaltungsaufgabe auch die städtebauliche Pflicht, Missstände zu vermeiden (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 f BauGB) und für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse zu sorgen (§ 1 Abs. 3, 6 Nr. 1 BauGB).

3.1.3. Wirtschaftliche Entwicklung

In Ostholstein stellt der Tourismus **den** bedeutenden Wirtschaftszweig dar. So wurde in der Betroffenheitsanalyse festgestellt, dass der

„Tourismus (...) die tragende Wirtschaftssäule in Ostholstein (ist). In 2009 konnten allein in den 1.075 gewerblichen Beherbergungsbetrieben (mit 9 und mehr Betten) mit insgesamt knapp 50.000 Betten etwa 1,04 Mio. Ankünfte und knapp 5,4 Mio. Übernachtungen verzeichnet werden. Dazu kommen noch 86 Campingplätze und der touristische "Graubereich", die zusätzlich erhebliche Wertschöpfung, Einkommen und Beschäftigung im Kreis sichern. Vom Tourismus in der Region profitieren auch der ortsansässige Handel und das Handwerk in den vor- und nachgelagerten Wirtschaftsstufen“ (Betroffenheitsanalyse, S. 103).

Im LEP ist deshalb hervorgehoben, dass im Wettbewerb der Regionen um Standortvorteile und Unternehmen besondere wirtschaftliche Schwerpunkte zunehmend zu entscheidenden Faktoren werden.

„Zur Sicherung von Wachstum und Beschäftigung soll Schleswig-Holstein sich daher auf vorhandene und sich entwickelnde Stärken in den Kompetenzfeldern mit den größten Entwicklungspotentialen konzentrie-

ren und diese umwelt- und sozialverträglich ausbauen“(LEP, 3.2, 1 G).

Dazu gehört auch der Tourismus. Festzuhalten ist demnach, dass gemäß LEP dem Tourismus eine herausragende Bedeutung im Raum Ostholstein zukommt. Auch in den von uns vertretenen Städten und Gemeinden hat der Tourismus als Wirtschaftszweig jeweils „die“ besondere Bedeutung (vgl. dazu eigene Stellungnahmen der Städte und Gemeinden).

3.1.4. Verkehr

Als (allgemeines) verkehrliches Ziel der Raumordnung ist unter Ziffer 3.4. im LEP zur Festen Fehmarnbeltquerung festgeschrieben:

- „**2 Z** Im Zusammenhang mit den Überlegungen zum Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze sind
- die feste Fehmarnbeltquerung möglichst umweltgerecht zu realisieren und
- (...).

Dieses Ziel stellt im Wortlaut allein auf die Feste Fehmarnbeltquerung ab. Es kann aber unterstellt werden, dass die Folgeverfahren wie z.B. die Schienenanbindung von diesem allgemeinen Ziel mit umfasst sein sollen. Dafür sprechen auch die folgenden Grundsätze.

Als landesplanerischer Grundsatz ist vorgesehen, dass ein

- „adäquater Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur im Verbund mit den nationalen und europäischen Verkehrsinfrastrukturen angestrebt werden (soll).
- Dabei soll auch die „Jütlandroute“ unter Berücksichtigung der Interessen der Region Süddänemark entsprechend dem künftigen Verkehrsbedarf weiterentwickelt werden“ (LEP, 3.4, 2G).

Weiter ist vorgesehen:

- „**3 G** Verkehre sollen nach Möglichkeit – auch durch die Abstimmung der Verkehrsplanung mit der Siedlungspolitik – vermieden werden und/oder auf öffentliche, insbesondere schienengebundene Verkehrsträger verlagert werden (LEP, 3.4., 3G).

(...)

- 5 G** Eine gute Erreichbarkeit von touristischen und tourismusgeprägten Angeboten ist anzustreben. Unter verkehrs-, umwelt- und tourismuspoli-

tischen Gesichtspunkten soll dabei eine bessere Anbindung der An- und Abreise des Urlaubs- und Erholungsverkehrs auch über die Schiene und andere umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie Bus, Schiff oder Fahrrad, angestrebt werden“ (LEP, 3.4., 5G).

Nach den (allgemeinen) Zielen, die zunächst allein auf die Feste Fehmarnbeltquerung abstellen, und den Grundsätzen zum Verkehr wird deutlich, dass die Verbindung zwischen Stockholm – Malmö/Kopenhagen über Lübeck nach Hamburg „möglichst umweltgerecht“ realisiert werden soll, dies schließt sämtliche Schutzgüter der UVS ein. Daneben soll aber auch die „Jütlandroute“ über die derzeit der Güterverkehr von Dänemark nach Deutschland verbracht wird, weiter entwickelt werden. Deutlich wird, dass die Verkehrsplanung mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen ist (3G). Auch sollen die touristischen Orte möglichst umweltfreundlich erreichbar bleiben und werden (5G).

Mit Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung und des beabsichtigten zweigleisigen Ausbaus der Schienenanbindung werden vorrangig Güterzüge auf der Strecke 1100 verkehren. Dies bedeutet dann aber auch, dass erheblich höhere Lärm- und Erschütterungsemissionen durch Güterzüge (insbesondere nachts) entstehen. Da die Strecke 1100 auf der derzeitigen Trasse durch touristisch attraktive Orte mit dichter Wohnbebauung und durch Erholungsgebiete verläuft, muss dieser Besonderheit auch Rechnung getragen werden.

3.1.5. Schienenverkehr

Neben allgemeinen verkehrlichen Zielen ist die Schienenhinterlandanbindung ebenfalls als konkretes Ziel der Raumordnung im LEP 2010 festgeschrieben. Dort heißt es:

„**3 Z** Im Zusammenhang mit der Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung soll die Eisenbahnverbindung zwischen Lübeck und Puttgarden gemäß deutsch-dänischem Staatsvertrag bis 2018 elektrifiziert und spätestens bis 2025 zweigleisig ausgebaut werden“ (LEP, 3.4.2.).

Genauere Vorgaben zum Verlauf des zweigleisigen Ausbaus trifft der LEP nicht, allerdings ist seitens der Landesplanung in der Begründung zu finden, dass sich das Land Schleswig-Holstein

„für einen regionalverträglichen Ausbau einsetzen (wird), der **auch die besonderen touristischen Belange der Region berücksichtigt**. Im Bereich der Fehmarnsundbrücke bleibt die Strecke für den Schienenverkehr vorerst eingleisig“ (Hervor. d. Unterz., LEP, 3.4.2., B zu 1-5).

Damit wird deutlich, dass aus Sicht der Landesplanung auch der Tourismus

und die Erholung bei Realisierung des Vorhabens der Schienenanbindung besonders zu berücksichtigen sind.

3.1.6. Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung

Im LEP ist der Küstenraum mit den Städten und Gemeinden Großenbrode, Neukirchen, Heringsdorf, Neustadt i.H., Sierksdorf, Scharbeutz, Timmendorfer Strand als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung ausgewiesen (vgl. Hauptkarte zum LEP 2010). Darüber hinaus liegt auch die Umgebung von Lensahn innerhalb eines Entwicklungsraums für Tourismus und Erholung.

In den Schwerpunkträumen soll dem Tourismus und der Erholung **besonderes Gewicht** beigemessen werden. Dies ist bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen und Vorhaben zu berücksichtigen (LEP 2010, 3.7.1., 3 G).

„Hochwertige Standorte, insbesondere in direkter Strand-, Wasser- oder Promenadenlage, für die die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich wird, sollen zur Stärkung des örtlichen und regionalen Tourismus hochwertigen Tourismuseinrichtungen und -angeboten vorbehalten werden.

(...)

Die Städte sollen durch Kultur- und Einkaufsangebote, städtebauliche Maßnahmen und eine gute verkehrliche Anbindung ihre Entwicklungschancen im Marktsegment Städtetourismus verbessern.

In den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung soll die touristische Infrastrukturplanung abgestimmt werden“ (LEP 2010, 3.7.1., 3 G).

Danach ist festzuhalten, dass die Landesplanung auf der einen Seite die Schienenanbindung zwar vorsieht, gleichzeitig aber fordert, dass deren Realisierung im Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung mit den Besonderheiten der betroffenen Städte und Gemeinden abgestimmt werden muss. Somit sind im Raumordnungsverfahren seitens der Vorhabenträgerin die mit dem zweigleisigen Ausbau und insbesondere mit dem Güterverkehr verbundenen Konflikte im Raum Ostholstein zu ermitteln und zu bewerten. Es wird beanstandet, dass der Vorhabenträgerin bereits erhebliche Ermittlungsfehler bezüglich der touristischen Einrichtungen, Anlagen etc. unterlaufen sind (vgl. dazu Stellungnahmen der einzelnen Städte und Gemeinden und des Kreises Ostholstein), die zu einer fehlerhaften Bewertung der touristischen Belange geführt hat. Bei dem Vorhaben geht es gerade nicht darum, Personenverkehre auszubauen – die bestehenden werden sich nicht wesentlich erhöhen – vielmehr geht es um den

Güterverkehr, der faktisch derzeit nicht existiert, aber in Zukunft den Schwerpunkt der Zugzahlen und damit der Belastung des Raumes ausmachen wird.

Damit besteht im Untersuchungsraum ein Konflikt zwischen dem Vorhaben mit erheblichem Störungspotential (Schienenanbindung) und einer sehr störungsempfindlichen Nutzung (Wohnen, Erholung und Tourismus), der zu lösen ist.

3.2. Regionalplan für den Planungsraum II (2004)

Der Regionalplan setzt auf der Grundlage des LEGG 1995 und des LEP SH 2010 die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für den Planungsraum II (Schleswig-Holstein Ost, Kreisfreie Stadt Lübeck, Kreis Ostholstein) fest und konkretisiert damit die Ziele und Grundsätze des LEP 2010 für den Kreis Ostholstein.

3.2.1. Ordnungsräume für Tourismus und Erholung

In den Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung sollen Natur, Umwelt und Landschaft sowie ihren vielfältigen land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen als wichtige Grundlagen für Tourismus und Erholung besonders geschützt werden (Regionalplan II, 4.2., G 2).

Außerdem sollen in den Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung vorrangig Qualität und Struktur des touristischen Angebots verbessert, Maßnahmen zur Saisonverlängerung durchgeführt und der Aufbau neuer touristischer Angebote auch im Bereich des höherwertigen Unterkunftsangebotes gefördert werden (Regionalplan II, 4.2., G 3).

Den Erläuterungen zu 4.2. ist weiter zu entnehmen, dass neben der Hansestadt Lübeck einschließlich Travemünde, auch

„Timmendorfer Strand, Niendorf, Scharbeutz, Haffkrug und Sierksdorf zu den Gemeinden beziehungsweise Orten an der Ostseeküste im westlichen Teil der Region Lübeck, die aufgrund der räumlichen Lage, der Infrastrukturausstattung sowie der Übernachtungskennzahlen als touristische Schwerpunkte einzustufen sind. Vorrangiges Ziel für diese touristisch bereits stark entwickelten Zentren ist die Sicherung der Grundlagen für Tourismus, Freizeit und Erholung“ (Regionalplan II, 4.2.).

3.2.2. Gebiete mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung

Die Gebiete mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung (Vorbehaltsgebiete) umfassen Landschaftsteile, die sich aufgrund ihrer Landschaftsstruktur und ihres Potenzials hinsichtlich Infrastruktur und Erschließung als Freizeit- und Erholungsgebiete eignen. Es wird beabsichtigt, in diesen Gebieten die Voraussetzungen für die Erholungsnutzung, insbesondere die Landschaftsvielfalt sowie das landschaftstypische Erscheinungsbild mit seiner ordnungsgemäßen Land- und Forstwirtschaft, zu erhalten. Deshalb ist bei allen Planungen und Maßnahmen besonders sorgfältig auf die Erhaltung und Pflege der Landschaften und Ortsbilder zu achten, insbesondere ist eine Zersiedelung zu vermeiden (Regionalplan II, 5.6., G 1).

Zu diesen Gebieten mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung gehören z.B. Bereiche östlich von Heringsdorf und Neukirchen, Bereiche zwischen Oldenburg i.H. (Oldenburger Bruch) und Grube, Bereiche zwischen Lensahn und Grube, zwischen Lensahn, Beschendorf und Schlamin und Bereiche westlich von Neustadt.

Das Vorhaben der Schienenhinterlandanbindung hat erhebliche Auswirkungen auf die Landschaftsvielfalt, und in Bereichen mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung ist besonders auf das landschaftstypische Erscheinungsbild und die Ortsbilder zu achten.

3.3. Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II

Der Landschaftsrahmenplan 2003 stellt darüber hinaus noch besondere Gebiete mit Erholungsfunktion in Form von Erholungswäldern, Naturerlebnisräumen und Gebieten mit besonderer Erholungseignung dar. Auch diese Gebiete sind als Erholungsräume von besonderer Bedeutung.

3.4. TEN-V Leitlinien

Gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 8 S. 1 ROG sind die räumlichen Voraussetzungen für den Zusammenhalt der Europäischen Union und im größeren europäischen Raum sowie für den Ausbau und die Gestaltung der transeuropäischen Netze zu gewährleisten. Raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ist Rechnung zu tragen (S. 2). Für die Schienenanbindung als Teil des transeuropäischen Netzes sind die derzeit geltenden Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V Leitlinien) in der Fassung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 07.07.2010 zu beachten.

Als Ziele für den Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze werden darin folgende Punkte genannt:

- reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes
- Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts
- Gewährleistung eines auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozial- und umweltverträglichen sowie sicherheitsorientierten Bedingungen
- Integration aller Verkehrsteilnehmer
- Schaffung von Arbeitsplätzen
- Gewährleistung der internationalen Mobilität von Gütern und Personen
- Verknüpfung der Verkehrsträger
- hoher Qualitäts- und Sicherheitsstandard

Dabei ist ein Zeithorizont für alle Mitgliedstaaten bis 2020 vorgesehen. Das Eisenbahnnetz besteht zum einen aus dem Hochgeschwindigkeitsbahnnetz und zum anderen aus dem konventionellen Eisenbahnnetz. Außerdem finden sich im Anhang III vorrangige Vorhaben, die zeitnah beginnen sollen. Unter der Nr. 20 ist die Eisenbahnachse Fehmarnbelt aufgeführt, die für das Jahr 2014 (Feste Fehmarnbeltquerung) kalkuliert wurde. Die Eisenbahn-Zugangsstrecke in Deutschland ab Hamburg ist für 2015 vorgesehen. Gemäß Art. 24 sind die im Anhang III genannten Projekte von europäischem Interesse.

Zudem liegt ein (äußerst umstrittener) Vorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates über eine Neufassung der TEN-V Leitlinien vom 19.10.2011 vor (vgl. zur Kritik nur BR-Drucks. 650/11 v. 02.03.2012, Ziff. 18 ff.). Dabei soll es sich ausdrücklich um eine Verordnung handeln, mit der Folge, dass diese in den Mitgliedstaaten direkte Anwendung finden würde (Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes, KOM(2011) 650 endgültig). Die neuen Leitlinien sollen den Beschluss vom 07.07.2010 ersetzen. Mit einer Verabschiedung der Verordnung wird im ersten Halbjahr 2013 gerechnet (vgl. Band 1, EB, S. 45).

Mit Änderung der Leitlinien wird zukünftig ein Zwei-Ebenen-Konzept unterschieden (vgl. Art. 6 KOM(2011) 650 endgültig), nämlich ein bis 2030 vorrangig zu verwirklichendes Kernnetz, zu welchem auch die Eisenbahnachse Fehmarnbelt gehören wird, und ein bis 2050 fertigzustellendes Gesamtnetz. Die neuen Bestimmungen legen auch gemeinsame technische Anforderungen an die TEN-V-Infrastruktur fest, wobei für das Kernnetz strengere Anforderungen gelten. Der Verordnungsvorschlag weist die Schienenhinterlandanbindung offenbar als konventionelle Strecke für den Personen- und Güterverkehr aus (vgl. nur eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0650%2851%29:FIN:DE:PDF).

Nach Art. 10 Abs. 1 der bisher geltenden TEN-V Leitlinien besteht das Eisenbahnnetz aus dem Hochgeschwindigkeitsbahnnetz und dem konventionellen Eisenbahnnetz. Für die Schienenhinterlandanbindung besteht trotz der derzeit geplanten Nutzung für Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h mangels in den derzeitigen TEN –V Leitlinien absolut festgelegter Geschwindigkeitsvorgaben die Möglichkeit, die Schienenanbindung als Hochgeschwindigkeitsstrecke bzw. für einen entsprechenden Ausbau einzuordnen (so auch die Vorhabenträgerin, Band 1, EB, S. 46).

Nach alledem ist unklar, ob die Strecke 1100 nicht doch als Hochgeschwindigkeitsstrecke eingeordnet und entsprechend ausgebaut wird. Dafür, dass die Trasse doch zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut wird, spricht vor allem, dass in Dänemark die Strecke für eine Geschwindigkeit der Züge von 200 km/h ausgelegt werden soll. Dies geht aus einem Artikel der Lübecker Nachrichten vom 20.03.2013 hervor. Legt man dies zugrunde, ist nur schwer vorstellbar, dass auf der gleichen transeuropäischen Bahnstrecke unterschiedliche Geschwindigkeiten gelten sollen.

Auch wenn man bedenkt, dass die Strecke in jedem Fall baulich verbessert werden muss, erscheint es wenig sinnvoll, den Teil der Strecke auf deutschem Boden „nur“ für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auszubauen, während auf der gleichen Strecke auf dänischem Boden eine Hochgeschwindigkeitsstrecke entstehen wird. Plausibel ist vielmehr, dass anlässlich des notwendigen Streckenausbaus auch die Bahntrasse, die durch Deutschland läuft, als Hochgeschwindigkeitstrasse gebaut wird.

Zwar wird eine Sprecherin der Deutschen Bahn in dem vorgenannten Artikel dahingehend zitiert, dass derzeit lediglich ein Prüfauftrag einer Trasse für eine Geschwindigkeit von 160 km/h besteht. Dies ergibt sich jedoch nicht eindeutig aus dem Erläuterungsbericht zu dem geplanten Projekt. Vielmehr wird auf Seite 46 des Erläuterungsberichts (Band 1) festgestellt, dass mangels einer Festlegung der Höchstgeschwindigkeit in den TEN-V Leitlinien auch die Möglichkeit bestehe, die Trasse als Hochgeschwindigkeitsstrecke einzuordnen. Der Erläuterungsbericht führt zutreffend aus, dass eine Verpflichtung zur Hochgeschwindigkeitstrasse nicht aus den TEN-V Leitlinien folgen kann. Diese schließen eine solche aber auch nicht aus.

Es wird beanstandet, dass die Vorhabenträgerin nicht eindeutig dazu Stellung bezieht, ob die Trasse als Hochgeschwindigkeitsstrecke oder konventionell ausgebaut werden soll. Dies hat aber erhebliche Bedeutung für die Bewertung im hiesigen Verfahren. Da Unklarheiten bestehen, muss zu Lasten der Vorhabenträgerin festgehalten werden, dass eine Hochgeschwindigkeitsstrecke in der Realisierung durchaus in Betracht kommt. Dies bedeutet dann aber, dass sich allein eine Bündelung mit der BAB 1 aufdrängt.

4. Allgemeine Betroffenheiten der Städte und Gemeinden

Sämtliche von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind durch die Planung insbesondere bei Realisierung der Bestandstrasse 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)).

Im Hinblick auf die jeweilige Betroffenheit der von uns vertretenen Städte und Gemeinden wird auf die gesonderten Stellungnahmen verwiesen.

Ganz grundsätzlich kann aber festgehalten werden, dass die im laufenden Raumordnungsverfahren aufgestellten Kriterien zur Bewertung der Raumverträglichkeit der verschiedenen Trassenvarianten insbesondere die folgenden (nach § 1 Abs. 6 BauGB) sind:

- **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 ist die Raumverträglichkeit der verschiedenen Trassenvarianten zu prüfen.

Ganz überwiegend besitzen die von uns vertretenen Städte und Gemeinden auch einen Status als Erholungsort, Seebad, Seeheilbad oder Heilbad, und zwar sind:

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 vorgenannten Städte und Gemeinden und ihre weitere kommunale Entwicklung außerordentlich wichtig (vgl. dazu gesonderte Stellungnahmen der Städte und Gemeinden), so dass diesen Merkmalen gesonderte Beachtung zukommen muss.

5. Prognosen

5.1. Prognose 2030 statt Prognose 2025

Nach Darstellung der Vorhabenträgerin sind die Zugzahlen der **Bundesprognose 2025** unter Beachtung der Aufteilung auf den Tages- und Nachtzeitraum entnommen. Für den Fernverkehr seien ICE-Züge im 2-Stundentakt der Relation Hamburg – Kopenhagen sowie einzelne IC zwischen Hamburg und Burg (Fehmarn) enthalten. Die berücksichtigten Züge des Regionalverkehrs seien am heutigen Angebot (stündlich bis Neustadt, zweistündlich bis Fehmarn, Flügelung in Neustadt West) bemessen. Die Prognose der Vorhabenträgerin sieht **34 Güterzüge Richtung Norden** sowie **43 Güterzüge Richtung Süden** vor, die sich relativ gleichmäßig über die 24 Stunden verteilen (EB, S. 13).

An anderer Stelle im Erläuterungsbericht werden für den Prognosefall 2025 insgesamt 140 Züge, und zwar verteilt wie folgt angegeben:

- 20 -

Personennahverkehr	40 Züge
Personenfernverkehr	22 Züge
Güterverkehr	78 Züge (Band 1, EB, S. 226).

Dies ergibt eine Zugfrequenz von ca. 6 Zügen pro Stunde. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Güterzüge, da sie insbesondere zur Nachtzeit verkehren, als besonders lästig empfunden werden und somit im Hinblick auf Immissionen besonders zu betrachten sind. **Derzeit verkehren auf der Strecke keine Güterzüge.**

Der Schalltechnischen Untersuchung (SU) ist für die einzelnen Abschnitte jeweils zu entnehmen, dass für den **Güterverkehr** auf der Strecke 1100 im Tagzeitraum (zwischen 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) **52 Güterzüge** und im Nachtzeitraum (zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr) **26 Güterzüge** prognostiziert werden (vgl. Band 7, Anlage 10, SU, Abschnitte 1 bis 5, jeweils Anlage 3.2.).

Die Prognosezahlen sind jedoch nicht plausibel. Zunächst ist bereits fraglich, ob der gewählte Prognosehorizont 2025 richtig bemessen ist. Da bereits 2015 ein neuer Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mit Prognosezahlen für 2030 aufgestellt werden soll (vgl. www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015.html?nn=35978), dürften die Prognosezahlen nämlich nicht mehr aktuell sein. 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).

Die Heranziehung des Prognosehorizonts 2030 statt 2025 rechtfertigt sich auch daraus, dass das Vorhaben nicht vor 2015 planfestgestellt sein wird. Vielmehr ist seitens der Vorhabenträgerin im (sehr ambitionierten) Zeitplan angegeben, dass bis 2017 die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sein sollen (EB, S. 10).

Es ist allgemein anerkannt, dass es in einem Planfeststellungsverfahren auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses ankommt. 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 Raumordnungsverfahren mit den „richtigen“ Prognosewerten (2030) gearbeitet wird.

Schließlich wird beanstandet, dass die Herkunft und der Inhalt der in der

Schalltechnischen Untersuchung verwendeten Prognose seitens der Vorhabenträgerin nicht offengelegt wird. Es ist nämlich gerade nicht ausreichend, das Betriebsprogramm lediglich mit der Quellenangabe „Zugzahlen für Planfall 0 und Planfall 1, Bezugsjahr 2025, DB Netze, 30. November 2011“ (vgl. Band 7, Anlage 10, SU, Abschnitt 1, S. 44 f., [29]) anzugeben. Hierbei handelt es sich um ein ständiges Ärgernis bei Eisenbahnprojekten der Vorhabenträgerin. Die Verkehrsprognosen werden „unter Verschluss“ gehalten, obwohl die Vorhabenträgerin in diesem Großprojekt mit seinen langwierigen Verfahren auf Transparenz setzen bzw. von den zuständigen Behörden dazu angehalten werden sollte.

Die seitens der Vorhabenträgerin angegebenen 78 Güterzüge werden aber auch deshalb in Frage gezogen, da nach der ursprünglichen Betriebsprognose auf der Basis des BVWP 2003 auf der Strecke pro Tag insgesamt 210 Züge erwartet wurden, und zwar in folgender Verteilung:

Personennahverkehr	38 Züge
Personenfernverkehr	22 Züge
Güterverkehr	150 Züge.

Die Vorhabenträgerin sprach selbst von bis zu 220 Zügen täglich auf der FBQ-Trasse zwischen Lübeck und Puttgarden (vgl. dazu nur Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienenhinterlandanbindung, 2.3.2, S. 37 ff.).

Der BVWP 2003 wurde zuletzt im Jahr 2010 überprüft, und in diesem Zusammenhang wurden die Bedarfspläne aktualisiert. Im Hinblick auf die Schienenhinterlandanbindung zur FBQ wurde darin von täglich 40 Personenzügen und 78 Güterzügen ausgegangen (BVU/ITP, Abschlussbericht November 2010, i.A. des BMVBS, S. 9-357 ff., 9-369). Plausibel ist diese (nahezu) Halbierung der Zugzahlen im Güterverkehr nicht. Ganz offenbar stand die Aktualisierung unter dem Eindruck der Finanz- und Wirtschaftskrise ab 2007.

Die Daten für die Aktualisierung der Bedarfspläne wurden bereits ab 2008 erhoben (BUV/ITP, Abschlussbericht November 2010, 1-1 ff.). Insofern muss davon ausgegangen werden, dass die Gutachter offensichtlich von den rückläufigen Güterverkehrszahlen in 2009 beeindruckt waren und die Prognosen nach unten korrigiert haben.

So brach der Güterverkehr bei der Eisenbahn von 371,3 Mio. Tonnen transportierten Gütern im Jahr 2008 um 16,5% auf 310,0 Mio. Tonnen im Jahr 2009 ein (vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 30 v. 21.01.2010; vorläufiges Ergebnis f. 2009). Aber bereits 2010 erholte sich der Güterverkehr wieder und nahm von transportierten 312,1 Mio. Tonnen im Jahr 2009 um 13,9% auf 355,4 Mio. Tonnen erheblich zu (vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 34 v. 26.01.2011; vorläufiges Ergebnis f. 2010). Auch im Jahr 2011

stieg der Güterverkehr der Eisenbahn auf 373,8 Mio. Tonnen um 5,1% über den Wert des Jahres 2010 (vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 38 v. 02.02.2012; vorläufiges Ergebnis f. 2011). Im Jahr 2012 sank das Transportaufkommen insgesamt und für die Eisenbahn um 2,7% auf 364,6 Mio. Tonnen (vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 46 v. 07.02.2013; vorläufiges Ergebnis f. 2012).

Die Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene von 2008 bis 2012 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

2008	371,3 Mio. Tonnen	
2009	310,0 Mio. Tonnen	- 16,5%
2010	355,4 Mio. Tonnen	+13,9%
2011	373,8 Mio. Tonnen	+ 5,1%
2012	364,6 Mio. Tonnen	- 2,7%

Damit stagnierte das Transportaufkommen auf der Schiene im Jahr 2012 zwar, allerdings gab es seit der „Aktualisierung“ der Bedarfszahlen des BVWP zuletzt in 2010 erhebliche Verkehrszunahmen, die offensichtlich aktuell keinen Einzug in die Betrachtung gefunden haben. Es ist nunmehr festzuhalten, dass das Gütertransportaufkommen in 2011 (373,8 Mio. Tonnen) dem in 2008 (371,3 Mio. Tonnen) wieder entspricht.

Den Betroffenen im Raumordnungsverfahren und insbesondere im anschließenden Planfeststellungsverfahren ist vor diesem Hintergrund nicht vermittelbar, aus welchen Gründen es zu einer erheblichen Reduzierung der Güterverkehrszahlen von 150 Zügen auf 78 Züge gekommen ist. Jedenfalls dürften die Zugzahlen bereits heute wieder nach oben zu korrigieren sein. Um „auf der sicheren Seite“ der Betrachtung der Betroffenheiten zu sein, müssen die Prognosen deshalb nach oben angepasst werden.

Die Verkehrsprognose mit ihren Parametern (zu denen auch die Zugzahlen gehören) ist nicht nur Basis für die technische Ausbauplanung. Sie ist auch Grundlage für die Schienenlärmprognose gem. 16. BImSchV und mithin für den Anspruch auf Schallschutz gem. § 41 BImSchG. Im Raumordnungsverfahren sind diese Prognosezahlen gerade deshalb von besonderer Bedeutung, weil die Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen in den besiedelten Gebieten ermittelt und bewertet werden müssen. Werden falsche Prognosezahlen in die Lärmermittlung einbezogen, wirkt sich dies selbstredend auf die vermeintlich geringere Schwere der Beeinträchtigung aus. Die Zugzahlen haben zudem auch Einfluss auf die Schrankenschließzeiten, die in den besiedelten Gebieten ebenfalls von erheblicher Bedeutung sind.

5.2. Prognose-Nullfall

Die Vorhabenträgerin argumentiert sowohl in der Schalltechnischen Untersuchung (Band 7, Anlage 10, SU, S. 24) als auch im Erläuterungsbericht (Band 1, EB, S. 226) mit dem sog. Prognose-Nullfall. Dabei wird unterstellt, dass die Feste Fehmarnbeltquerung realisiert sein wird und die maximale Kapazität der nicht ausgebauten Strecke erreicht ist. Als Planfall 0 wird dabei die Verkehrslärmsituation mit prognostischem Verkehr für 2025 auf den jetzt vorhandenen Gleisanlagen, also ohne zweigleisigen Ausbau mit der heute zulässigen Streckengeschwindigkeit verstanden (Band 1, EB, S. 226). Es werden die derzeitigen und prognostizierten Zugzahlen miteinander verglichen, und zwar wie folgt:

Art des Zugverkehrs	Derzeitige Situation (bis zu.../ 24 h)	Prognose-Nullfall 2025 (bis zu.../ 24 h)	Prognosefall 2025 (bis zu.../ 24 h)
Schienenpersonennahverkehr	40 Züge	40 Züge	40 Züge
Schienenpersonenfernverkehr	11 Züge	22 Züge	22 Züge
Schienengüterverkehr	0 Züge	30 Züge	78 Züge
Zugfrequenz / h	ca. 2	ca. 4	ca. 6

(nach Band 1, EB, S. 226, Tabelle 3.4-1).

Es wird aber nicht deutlich, ob und mit welcher Gewichtung der seitens der Vorhabenträgerin vorgenommene Vergleich in die UVS (Schutzgut Mensch) und die Prüfung der raumordnerischen Belange (Erholung und Tourismus) in die Bewertung eingeflossen sind. Allerdings ist dies bedeutsam für die abschließende Bewertung.

Ersichtlich wird lediglich, dass die Vorhabenträgerin für die derzeitige Situation, d. h. die tatsächliche **heutige Belegung** der Strecke 1100 insgesamt 40 Personennahverkehrszüge und 11 Personenfernverkehrszüge und 0 Güterzüge täglich ansetzt. Für den **Prognose-Nullfall** werden weiterhin 40 Personennahverkehrs-, aber 22 Personenfernverkehrs- und zusätzlich 30 Güterzüge angesetzt. Bei diesem Prognose-Nullfall wird aber die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung unterstellt, denn nur dann werden Güterzüge auf der Strecke 1100 auch verkehren.

Der Prognose-Nullfall wird allgemein als Referenz-Szenario im Prognosehorizont 2025, allerdings ohne aktiven Eingriff in das Verkehrssystem und das Verkehrsverhalten, d. h. ohne Ausbau der Strecke 1100 verstanden. Das ist im Grundsatz auch plausibel. Aber die Vorhabenträgerin unterstellt im Prognose-Nullfall die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung. Dieses zusätzliche Vorhaben ist allerdings völlig unabhängig vom hier zu bewertenden Vorhaben

des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung der Strecke 1100 zu betrachten.

Im laufenden Raumordnungsverfahren ist vielmehr die derzeitige Situation als Ist-Zustand zu unterstellen, d. h. im Hinblick auf den Güterverkehr ist von 0 Güterzügen auf der Strecke 1100 als Vergleichsmaßstab für den Prognosefall 2025 auszugehen. Seit etwa 17 Jahren findet Schienengüterverkehr auf der derzeitigen Strecke nicht mehr statt. Diese Ist-Betrachtung ist in der Prüfung der raumverträglichsten Variante heranzuziehen.

6. Entwurfsparameter

Der zweigleisige Ausbau hat nicht nur zur Folge, dass die Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h (gegenüber einer Leitgeschwindigkeit von bisher 140 km/h) erhöht und damit eine Linienverbesserung vorausgesetzt wird (EB, S. 19). Da die Geschwindigkeit von 160 km/h nicht überschritten werden soll, sind höhengleiche Kreuzungen (Bahnübergänge) weiter zulässig (vgl. § 11 Abs. 2 EBO). Auf der Neubaustrecke sind höhengleiche Kreuzungen allerdings nicht mehr zulässig (§ 12 Abs. 1 EBO).

Mit Ausnahme der Fehmarnsundbrücke, die eingleisig verbleiben soll, soll die Eisenbahnstrecke mit zwei Richtungsgleisen ausgestattet werden. Der Gleisabstand der durchgehenden Hauptgleise beträgt auf der freien Strecke 4,00 m, im Bahnhofsbereich und bei der Anordnung von Weichenverbindungen wird er auf mindestens 4,50 m aufgeweitet. Neue Überhol- und Bahnhofsgleise werden in einem Abstand von 6,40 m zum durchgehenden Hauptgleis angeordnet, so dass der erforderliche Sicherheitsraum eingehalten sowie ausreichend Zwischenraum für die Anordnung von Oberleitungsmasten und Signalen vorhanden ist (Band 1, EB, S. 19).

Im Bereich der freien Strecke ist eine Mindestquerschnittsbreite von 3,30 m + 4,00 m + 3,80 m = 11,10 m geplant. Hinzu kommen in der Regel seitliche Entwässerungseinrichtungen sowie je nach Höhenlage die Böschungen der Dämme und Einschnitte (vgl. Regelquerschnitt, Band 2, Anlage. 3.4.).

Damit wird deutlich, dass der zweigleisige Ausbau bzw. Neubau mit nicht unerheblicher Verbreiterung der Trassen verbunden ist. Bereits die Verbreiterung beinhaltet eine Trennungs- und Barrierewirkung der Trasse. Notwendige Böschungen in Damm- oder Einschnittlagen sowie Lärmschutzwände von bis zu 6 m Höhe sind noch gar nicht mit betrachtet.

7. Schalltechnische Untersuchung rechtsfehlerhaft

Die Schalltechnische Untersuchung (Band 7 bis 13, Anlage 10) weist ungewöhnlich viele erhebliche methodische Mängel und rechtliche Fehler auf, die zu einer fehlerhaften Beurteilung der vom Vorhaben ausgehenden Lärmimmissionen führen. Da die Feststellungen der Schalltechnischen Untersuchung (SU) in der UVS unter dem „Schutzgut Mensch, einschließlich menschlicher Gesundheit“ und in der RVU unter dem Belang „Erholung und Tourismus“ Eingang in die Vergleiche der unterschiedlichen Trassen gefunden haben, wirken sich die methodischen Fehler kausal auf das Beurteilungsergebnis aus. Dazu im Einzelnen:

7.1. Trennungsgrundsatz nicht beachtet

In § 50 BImSchG sind spezielle immissionsschutzrechtliche Anforderungen an raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen normiert. Danach sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Diese Regelung ist also bei der Planung eines Verkehrswegs und insbesondere bei der Trassenwahl als erste Pflicht zu beachten.

Die Vorhabenträgerin beachtet diesen Grundsatz an keiner Stelle ihrer Untersuchungen. So soll aus Sicht der Vorhabenträgerin die Bestandstrasse ausgebaut werden. Richtigerweise sind aber Neubautrassen nicht von vornherein ausgeschlossen (so nämlich die X-, A- und E-Trasse) und im Raumordnungsverfahren entsprechend des Festlegungsprotokolls auch zu prüfen.

Hinzu kommt, dass die Vorhabenträgerin an mehreren Stellen in der Schalltechnischen Untersuchung zu dem Ergebnis kommt, dass vorhabenbedingte Lärmschutzmaßnahmen zugunsten der Bestandstrasse zu berücksichtigen seien (vgl. nur Band 7, Anlage 10, SU, Abschnitt 1, S. 38 ff.). Damit verkennt die Vorhabenträgerin § 50 BImSchG und die Rechtsprechung des BVerwG aber vollständig. Denn nach dem Lärmschutzkonzept des BImSchG soll § 50 S. 1 BImSchG „soweit wie möglich“ Lärmvorsorge unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle **durch räumliche Trennung störungsträchtiger und -empfindlicher Nutzungen** herstellen. Die Abwehr schädlicher Lärmeinwirkungen durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG i. V. m. 16. BImSchV kommt erst als zweite Stufe zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann (BVerwG, Beschl. v. 05.12.2008 – 9 B 28/08 – Juris Rn. 27 m.w.N.).

Nach Auffassung der Vorhabenträgerin wären Infrastrukturvorhaben möglichst siedlungsnah durchzuführen, da durch Lärmschutzmaßnahmen eine bestehende Vorbelastung gemindert werden könnte. Es liegt jedoch auf der Hand, dass bei einem solchen Vorgehen sowohl der in § 50 S. 1 BImSchG verankerte Trennungsgrundsatz als auch die gesetzlich vorgegebene Stufenfolge der Lärmvorsorge durch räumliche Trennung konfliktträchtiger Nutzungen und Schutz vor erheblichen Lärmbeeinträchtigungen nach § 41 BImSchG durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes geradezu „auf den Kopf gestellt“ würden (vgl. BVerwG, Beschl. v. 05.12.2008 – 9 B 28/08 – Juris Rn. 27). So erklärt sich auch, dass die Vorhabenträgerin den Ausbau der Bestandstrasse, die teilweise direkt durch dicht bebaute Siedlungsbereiche führt, positiver bewertet.

Am raumverträglichsten im Sinne des § 50 BImSchG kann aber eigentlich nur eine Trassenvariante sein, durch die möglichst wenig störungsempfindliche Nutzung (Kurgebiete, Wohngebiete etc.) beeinträchtigt wird. Insofern sind die Aussagen der Vorhabenträgerin im Hinblick auf die Ergebnisse der „Freien Schallausbreitung“ wesentlich zu beachten (vgl. Band 7, Anlage 10, SU, Abschnitt 1, S. 23).

Im „ergebnisoffenen“ Raumordnungsverfahren, wo die raumverträglichste Trassenvariante für die Schienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung gefunden werden soll, ist also in der Betrachtung voranzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die besiedelten Gebiete grundsätzlich vorrangig zu vermeiden sind. Auch vor diesem Hintergrund sind die Auswirkungen der Schienenanbindung auf die besiedelten Gebiete besonders zu würdigen. Das bedeutet, dass es keine Vorfestlegung auf die Bestandstrasse geben kann, sondern die Neubautrassen in gleicher Weise und Tiefe zu untersuchen sind. So dann hätte die Vorhabenträgerin ihre Untersuchungsergebnisse am Maßstab des § 50 BImSchG zu würdigen. Dies ist jedoch unzulässigerweise unterblieben.

7.2. Ermittlung der Betroffenheiten fehlerhaft

Zur Abschätzung der Zahl der potentiell lärmbeeinträchtigten Bewohner muss zunächst die Zahl der lärmbeeinträchtigten **Wohnungen** ermittelt werden. Die Methodik der Schalltechnischen Untersuchung ist bereits dahingehend fehlerhaft, dass bezüglich der Ermittlung der Lärmbeeinträchtigten an den verschiedenen Varianten auf die „Anzahl der von Immissionsgrenz- oder Orientierungswertüberschreitungen betroffenen **Geschosse von Wohngebäuden**“ abgestellt wurde (Band 7, Anlage 10, SU, Abschnitt 1, S. 4; Hervorh. d. Unterz.). Wohnungen sind allerdings nicht mit der Anzahl von Geschossen in Wohngebäuden gleichzusetzen. Vielmehr ist es im Bauwesen allgemein und auch in Ostholstein üblich, dass es in Gebäuden mehrere Wohneinheiten im gleichen Geschoss gibt.

Selbstverständlich führt diese richtige Ermittlung zu Mehraufwand bei der Datenerhebung. Dem muss sich die Vorhabenträgerin jedoch stellen, denn gerade Fehler in der Ermittlung der eigentlichen Lärmbetroffenen führen zu einer fehlerhaften Trassenentscheidung.

Die fehlerhafte Grundannahme der Vorhabenträgerin führt zu fehlerhaften Ergebnissen, denn danach wäre beispielsweise das Dachgeschoss eines Einfamilienhauses dem Vollgeschoss eines Mehrfamilienhauses gleichgesetzt, was zu einer Überbewertung von Einfamilienhausgebieten führt. Insbesondere der Vergleich von Trassen durch vorwiegend mit kleineren Baukörpern (etwa Einfamilienhäusern) bebauten Bereichen und Trassen durch vorwiegend mit größeren Baukörpern (etwa Mehrfamilienhäusern, Krankenhäusern) bebauten Gebieten führt zu fehlerhaften Bewertungen. Denn in Einzelhausgebieten sind weniger Betroffenheiten zu vermuten als in Gebieten mit Mehrfamilienhäusern etc.

In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist vielmehr **seit einigen Jahren** anerkannt (BVerwG, vgl. Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 5.07) und insbesondere vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zur Variantenbewertung auch vorgegeben, dass auf die **Anzahl der „Schutzfälle“**, d.h. die Zahl der Nutzungseinheiten bzw. Wohneinheiten (auch Gewerbeeinheiten) in den jeweils betroffenen Gebieten abzustellen ist (vgl. EBA, Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, Teil VI, Dez. 2012, S. 65).

„Schutzfälle“ sind also weder die einzelnen Fenster noch die Wohngeschosse, sondern die einzelnen Wohnungen als Indikator für die Zahl der potentiell lärmbeeinträchtigten Bewohner (vgl. nur *Storost*, DVBl. 2013, 281, 284).

Im Ergebnis sind also die seitens der Vorhabenträgerin ermittelten Betroffenheiten in Wohnbereichen entlang der Trasse noch viel höher als angegeben.

7.3. Beurteilung bezieht sich nur auf Nachtzeitraum

Die Methodik der Gutachter der Vorhabenträgerin ist auch dahingehend fehlerhaft, dass sich die Schalltechnische Untersuchung allein auf die Beurteilung des Nachtzeitraums beschränkt. Dies wird damit begründet, dass „die Emissionspegel (...) tags und nachts etwa die gleiche Größe aufweisen“ und deswegen „(...) durch eine Einbeziehung von Außenwohnbereichen keine anderen Aussagen hinsichtlich der Auswahl einer schalltechnisch günstigen Vorzugsvariante“ vermutet werden (Band 7, Anlage 10, SU, Abschnitt 1, S. 4).

Diese Annahme ist reine Spekulation und kann nicht richtig sein. Insbesondere in Gebieten mit touristischer Funktion, d.h. in Erholungs- und Kuranlagen ist der Schutz der Außenbereiche, und damit die Einhaltung der Tagwerte ebenso

maßgeblich wie die Einhaltung der Nachtwerte. Aber auch in Gebieten mit gemeindlichen Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten sind die Tagwerte in die Betrachtung einzubeziehen. Eine Beschränkung der Schalltechnischen Untersuchungen auf die Beurteilung des Nachtzeitraums führt dazu, dass beispielsweise touristisch genutzte Gebiete und Kuranlagen nicht entsprechend gewichtet werden. Dies kann zu einer gravierenden Fehlbewertung im Zuge der Identifikation der Vorzugsvariante unter schalltechnischen Gesichtspunkten führen. Insbesondere die von uns vertretenen Städte und Gemeinden haben jeweils Erholungs-, Kur-, Gesundheitspflege- oder sonstige lärmsensible Bereiche ausgewiesen, die auch überwiegend am Tag genutzt werden.

Ein weiterer ganz wesentlicher Beurteilungsfehler entsteht, wenn nur der Nachtzeitraum betrachtet wird: Die für die Variantenbewertung maßgebliche Ermittlung der Schutzfälle bemisst sich nicht nur nach der Zahl der Nutzungseinheiten, d. h. Wohneinheiten, sondern auch danach, ob **am Tag und/oder in der Nacht** die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV unter Beachtung der jeweils ausgeübten zu schützenden Nutzung überschritten werden. D.h.: Liegen für eine Nutzungseinheit Lärmschutzansprüche nur am Tag oder nur in der Nacht vor, so handelt es sich um einen Schutzfall. Bei Ansprüchen **am Tag und in der Nacht** liegen hingegen **zwei Schutzfälle** vor.

So errechnet sich insbesondere bei Wohngebäuden die Anzahl der Schutzfälle aus der Zahl der Wohneinheiten mit Lärmschutzansprüchen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Lärmschutzansprüchen nachts. Einer Wohneinheit mit Lärmschutzansprüchen tags und nachts entsprechen daher zwei Schutzfälle (EBA, Hinweise zur Erstellung schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen, Ausgabe 1/2010, S. 13, inzwischen ersetzt durch EBA, Umweltleitfaden, Teil IV, Dezember 2012).

Zwar zitieren die Gutachter der DB Netze die Hinweise des EBA, folgen diesen methodischen Vorgaben dann allerdings nicht, so dass erhebliche Fehler in der Bewertung der verschiedenen Varianten entstehen. Dies wird ausdrücklich beanstandet.

7.4. Schutzbedürftigkeit teilweise fehlerhaft

Die immissionsschutzrechtliche Schutzbedürftigkeit ist teilweise fehlerhaft eingeordnet worden: Die Gutachter der DB Netze legen z.B. für Kurgebiete den Schutzanspruch von Reinen Wohngebieten zugrunde (d.h. nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A)). Begründet wird diese Annahme allerdings nicht. Die 16. BImSchV sieht in § 2 Abs. 1 Nr. 1 jedoch ausdrücklich vor, dass in Gebieten mit Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, also mithin auch in Kurgebieten, Immissions-

grenzwerte von 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts nicht überschritten werden dürfen.

In Sondergebieten, die der Erholung dienen, das sind Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete und auch Campingplatzgebiete, ist – entgegen der Auffassung der Gutachter der Vorhabenträgerin, die für Campingplatzgebiete von einem Mischgebiet ausgehen – ein dem allgemeinen Wohngebiet vergleichbarer Schutz als angemessen anzusehen (so OVG Lüneburg – Beschluss v. 22.04.2009 – 1 LA 129/08 – Juris Rn. 6 m.w.N.; vgl. auch *Fickert/Fieseler*, BauNVO, 11. Aufl. 2008, § 10 Rn. 6.1.).

Auch diese Ungenauigkeiten führen zu fehlerhaften Ergebnissen bei der Beurteilung der Trassenwahl.

7.5. Schienenbonus sollte nicht angewendet werden

In der Schalltechnischen Untersuchung wird ausgeführt, dass von den berechneten Beurteilungspegeln des Schienenverkehrs gem. § 3 der 16. BImSchV der Schienenbonus von 5 dB(A) abgezogen wurde (Band 7, Anlage 10, SU, Abschnitt 1, S. 17). Dies wird beanstandet.

Am 29.11.2012 hat der Deutsche Bundestag den Gesetzentwurf von CDU/CSU und FDP zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BT-Drucks. 17/10771 v. 25.09.2012) in der vom Verkehrsausschuss geänderten Fassung (BT-Drucks.17/11610 v. 22.11.2012) angenommen. Nicht mehr anwendbar soll der Schienenbonus danach für Schienenwege sein, deren Planfeststellungsverfahren nach Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des dazugehörigen Bedarfsplans eröffnet werden. Wann genau die nächste Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in Kraft tritt, ist nicht gewiss. Auch deshalb hat der Bundesrat am 01.02.2013 beschlossen, zu dem verabschiedeten Gesetz den Vermittlungsausschuss anzurufen und in § 43 Abs. 1 BImSchG aufzunehmen, dass der Abschlag von 5 dB(A) schon ab dem 01.01.2015 nicht mehr anzuwenden ist, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist. Außerdem könne bereits vor dem 01.01.2015 vom Schienenbonus abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden (vgl. BR-Drucks. 11/13 v. 01.02.2013).

Nach alledem ist klar, dass der Schienenbonus von 5 dB(A) in der Berechnung der Lärmimmissionen nach der Schall 03 nicht mehr angewendet werden wird. Unklar ist derzeit nur noch der genaue Zeitpunkt. Allerdings ist bereits heute absehbar, dass im anschließenden Planfeststellungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung der Schienenbonus bereits keine Anwendung mehr finden

dürfte. Deshalb sollte bereits in der Betrachtung der Raumverträglichkeit von der Anwendung des Schienenbonus abgesehen werden.

Schließlich kann die Vorhabenträgerin bereits vor Abschaffung des Schienenbonus auf dessen Anwendung verzichten. Derzeit ist offenbar bereits auf der ebenfalls internationalen Verkehren dienenden Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel vorgesehen, dass der Schienenbonus keinen Eingang in mehrere dort derzeit laufende Planfeststellungsverfahren findet (vgl. dazu nur www.badische-zeitung.de/suedwest-1/bundestag-beraet-ueber-den-ausbau-der-rheintalbahn--42258989.html).

Insofern drängt es sich im laufenden Raumordnungsverfahren förmlich auf, von einer Anwendung des Schienenbonus abzusehen. Die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung dient so wie die ABS/NBS Karlsruhe – Basel einer internationalen Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und einem Nachbarstaat. Beide Strecken sind Bestandteil der Transeuropäischen Netze. Beide Ausbauvorhaben dienen vorrangig dem internationalen Schienenpersonenfernverkehr und insbesondere dem Schienengüterverkehr. Beide Strecken führen durch touristisch wertvolle Gebiete (hier die Ostseeküste, dort am Fuße des Schwarzwaldes).

Es kann nicht sein, dass diese so gleichen Bahnstrecken im Hinblick auf den Schienenbonus in der Planfeststellung ungleich behandelt werden. Darauf muss auch schon in der Raumordnung eingegangen werden. Das gilt erst recht dann, wenn zu erwarten ist, dass die Planfeststellung nach dem vom Gesetzgeber avisierten Stichtag eingeleitet werden wird.

7.6. Lärmaktionsplanung muss berücksichtigt werden

Das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein hat einen Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie aufgestellt (abrufbar unter: http://www.umweltdaten.landsh.de/public/umgebungs-laerm/ulr/doc/Leitfaden_Aktionsplanung_SH.pdf). Danach sind die Aktionspläne bei allen anderen lärmrelevanten Planungen zu beachten. Sie sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden bereits im Raumordnungsverfahren zur Schienenanbindung berücksichtigt werden sollen. Eine Lärmkartierung haben bereits folgende Städte und Gemeinden vorgenommen:

Bad Schwartau, Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Sierksdorf, Neustadt i. H., Altenkrempe, Schashagen, Beschendorf, Lensahn, Dammlos, Oldenburg i. H. und Großenbrode.

Die Vorhabenträgerin ermittelte nicht die bereits in den von uns vertretenen Städten und Gemeinden erstellten Lärmaktionspläne. Diese sind allerdings im Rahmen der Abwägung zu beachten. Wenn in einem Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, sind diese vom Vorhabenträger als öffentlicher Belang in der Abwägung zu berücksichtigen und mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen (§ 47d i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG; vgl. dazu OVG Bremen, Urt. v. 18.02.2010 – 1 D 599/08; OVG Bautzen, Beschl. v. 25.01.2012 – 4 A 873/10). Es wird beanstandet, dass die Vorhabenträgerin sich mit den Lärmaktionsplänen nicht befasst hat.

7.7. Sonstige kritische Anmerkungen zur Schalltechnischen Untersuchung

Teilweise entsprechen die Annahmen der Gutachter der Vorhabenträgerin nicht mehr dem heutigen Stand der Erkenntnisse. Die Annahme, dass 3 dB(A) „gerade noch wahrnehmbar“ (Band 7, Anlage 10, SU, 1. Abschnitt, S. 10) sind, entspricht seit Jahren nicht mehr dem Stand der Erkenntnisse, vielmehr ist 1 dB(A) noch wahrnehmbar (so *Ortscheid/Wende*: Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden? - Ein klärendes Wort zur Wahrnehmung von Pegeländerungen, Umweltbundesamt, Berlin 2004, zu finden unter: <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/lmm-geringer-akustischer-wirkung.pdf>; *Ortscheid/Wende*, Sind 3 dB noch wahrnehmbar? Eine Richtigstellung, in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2000, S. 80).

Die Gutachter der Vorhabenträgerin befassen sich auch mit der AVV Baulärm (Band 7, Anlage 10, SU, 1. Abschnitt, S. 13 f.). Es wird nicht klar, ob die Gutachter die aktuelle Rechtsprechung des BVerwG zum Baustellenlärm beachten. Danach erlaubt der Eingreifwert nach Nr. 4.1. der AVV Baulärm es nicht, den maßgeblichen Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1. noch um (bis zu) 5 dB(A) zu erhöhen (BVerwG, Urt. v. 10.07.2012 – 7 A 11/11 – Juris LS und Rn. 45).

Unklar ist, warum die Gutachter der Vorhabenträgerin auf die DIN 18005 hinweisen (Band 1, SU, S. 9). Sie wenden diese dann aber richtigerweise nicht an, denn diese gibt Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung. Die DIN 18005 richtet sich dabei an Gemeinden, Städteplaner, Architekten und Bauaufsichtsbehörden. Sie gilt jedoch nicht in Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren. Dies beruht darauf, dass die Ermittlung der Schallemissionen der verschiedenen Arten von Schallquellen in der Norm nur sehr vereinfachend dargestellt wird. Eine genauere Berechnung erfolgt aufgrund der sonst einschlägigen Rechtsvorschriften und Regelwerken. Die DIN 18005 enthält lediglich Orientierungswerte, die in der Bauleitplanung berücksichtigt werden sollen.

Bei Betrachtung der Gesamtlärmsituation (SU, S. 35) wurde offenbar nur der Straßenverkehrslärm der BAB A1 mit einbezogen. Dies ist fehlerhaft, denn Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeindeverbindungs- und Gemeindestraßen sind ebenfalls zu betrachten.

In der Anlage 3 ist unplausibel, dass neben der gesetzlich vorgesehenen Unterscheidung von Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) auch eine Spalte für den Abend vorgesehen ist.

Weiter ist nicht nachvollziehbar, warum einige Zuggattungen (ICE und auch Güterzüge) im Bestand schneller als im Planfall fahren sollen. Unverständlich ist auch, warum Fahrbahnzuschläge nur im Planfall angesetzt werden.

Nach alledem wird beantragt,

das Raumordnungsverfahren auszusetzen und der Vorhabenträgerin aufzugeben, die Schalltechnische Untersuchung nach Maßgabe der Auffassungen der Raumordnungsbehörde zu überarbeiten.

Hilfsweise wird beantragt,

im Rahmen eines nicht ausgesetzten Raumordnungsverfahrens der Vorhabenträgerin aufzugeben, die Schalltechnische Untersuchung nach Maßgabe der Auffassungen der Raumordnungsbehörde zu überarbeiten.

8. Fehmarnsundbrücke

Die Auswirkungen auf die verkehrliche Situation der Fehmarnsundbrücke (Band 1, EB, S. 18) werden in den Raumordnungsunterlagen der Vorhabenträgerin nicht betrachtet. Vielmehr soll die Fehmarnsundbrücke im heutigen einleisigen Zustand bleiben (Band 1, EB, S. 13). Die Vorhabenträgerin begründet diesen Ausschluss aus dem Raumordnungsverfahren auch mit der weiterhin bestehenden Belastbarkeit der Brücke.

Allerdings hat der von der Vorhabenträgerin durchgeführte Belastungstest der Fehmarnsundbrücke nunmehr offenbar ergeben, dass diese **nicht dauerhaft** den künftigen Belastungen standhalten wird, sondern „zumindest ertüchtigt“ werden muss (vgl. dazu Dialogforum FBQ, 17.01.2013, zu finden unter www.fehmarnbeltdialog-forum.de/sites/default/files/media/DB_Fehmarn_sundbruecke_Homfeldt_130117.pdf). Das Raumordnungsverfahren wurde also unter nunmehr überholten Voraussetzungen begonnen. Diese neuen Tatsachen müssen allerdings Eingang in die Betrachtungen im laufenden Raumordnungsverfahren finden.

Nach Bekanntwerden des negativen Belastungstests der Vorhabenträgerin wurde seitens des Landes Schleswig-Holstein der Ersatz der Brücke durch einen vierspurigen Tunnel mit zwei Bahngleisen gefordert (vgl. Hamburger Abendblatt v. 19.02.2013). Damit wird bereits deutlich, dass die Sundquerung und deren Straßen- und Schienenanbindung nur im Gesamtzusammenhang betrachtet werden kann. Die Realisierung eines Tunnels hat schon Auswirkungen auf die Straßenanbindung B 207 im Bereich Großenbrode. Sie hat erst recht (wegen der größeren Radien und geringeren Neigungen im Eisenbahnwesen) Auswirkungen auf die Schienenanbindung, denn im Bereich Großenbrode sind die Trassenvarianten X (Abschnitt X.10) und 1A (Abschnitt 1.A12) zu vergleichen. Eine Tunnellösung zur Sundquerung dürfte neue Variantenuntersuchungen im Hinblick auf den Trassenverlauf erforderlich machen. Diese werden sich an der geplanten Einfahrt des Fehmarnsundtunnels orientieren müssen.

Damit dürfte die Argumentation der Vorhabenträgerin nicht mehr länger haltbar sein, dass das ROV ohne Betrachtung der Fehmarnsundbrücke stattfinden könne. Diese Betrachtung resultiert allein aus der zwischenzeitlich überholten Annahme, dass die Fehmarnsundbrücke den zukünftigen Verkehr ohne Probleme aufnehmen könne. Auf diese tatsächlichen Änderungen ist im laufenden Verfahren nunmehr zwingend zu reagieren.

Eine neu zu planende Querung des Fehmarnsundes hat auch zur Folge, dass die derzeitige Planung der Straßen- und Schienenanbindung sich im Bereich der Gemeinde Großenbrode grundlegend verändern wird. Es ist derzeit völlig offen, welche Lösung es bezüglich der Sundquerung geben und wie sich dies auf die Gemeinde Großenbrode auswirken wird. Sobald eine Entscheidung über die Zukunft der Sundquerung für Straße und Schiene gefallen ist, muss die Gesamtsituation neu bewertet werden.

Es wird beantragt,

das Raumordnungsverfahren auszusetzen und der Vorhabenträgerin aufzugeben, die Querung des Fehmarnsundes nebst Anschlüssen an die Schienenanbindung zu untersuchen.

9. Varianten

9.1. Untersuchte Varianten

9.1.1. Variante 1A (Ausbau der Bestandsstrecke mit Umfahrung Neu-

stadt i.H. / Umfahrung Oldenburg i.H.)

Die Variante 1A sieht einen zweigleisigen Ausbau sowie eine Elektrifizierung der bestehenden Eisenbahnstrecke 1100 „Lübeck Hbf – Puttgarden“ vor. Lediglich zwei Bahnverlegungen sind vorgesehen: Die Stadt Neustadt i.H. soll westlich der BAB 1 (wg. des Neustädter Binnenwassers als Zwangspunkt für die Planung), die Stadt Oldenburg i.H. durch den Oldenburger Bruch umfahren werden (siehe Übersichtskarten, Band 2, Anlage 3.1 und 3.2).

Besonders zu beachten sind die seitens der Vorhabenträgerin angegebenen Einschnitte und Dammhöhen. So soll der autobahnparallele Abschnitt nördlich von Lensahn Dammhöhen von maximal ca. 9,5 m und Einschnitttiefen von maximal ca. 7 m erhalten. In der Umfahrung Oldenburg i.H. sollen sogar Dämme bis ca. 9,5 m Höhe (ohne Lärmschutz) entstehen, Einschnitte sind nicht geplant (Band 1, EB, S. 23).

9.1.2. Variante X (Trasse X aus Betroffenheitsanalyse) mit Untervarianten

Im Kreis Ostholstein wurde eine Betroffenheitsanalyse zur „Festen Fehmarnbeltquerung“ durchgeführt. Im Ergebnis entwickelte sich eine alternative Trasse zur Variante 1A (Bestandstrasse) zwischen Lübeck und der Fehmarnsundbrücke. Die Trasse wird gemäß des Festlegungsprotokolls zum Raumordnungsverfahren vom 11.11.2010 als sogenannte Variante X in das Raumordnungsverfahren aufgenommen und seitens der Vorhabenträgerin auch untersucht.

Entgegen der Variante 1A handelt es sich bei der Variante X teilweise um eine Neubaustrecke, verläuft aber auch zum Teil auf der Variante 1A (vgl. ausführliche Trassenbeschreibung, Band 1, EB, S. 26 ff.). Die Variante X ist in den Übersichtskarten Band 2, Anlage 3.1 und 3.2 dargestellt.

Auch bei Realisierung der X-Trasse wären Dämme und Einschnitte mit Höhen bis zu 10 m vorgesehen (vgl. dazu Band 1, EB, S. 29 f.).

9.1.3. Variante A (Umfahrung Seebäder mit Trassenführung östlich der BAB)

Die Variante A stellt eine alternative Streckenführung zur Umfahrung der Seebäder Timmendorfer Strand und Scharbeutz dar, die in weiten Bereichen parallel zur BAB 1 / E 47 geführt wird (vgl. Band 2, Anlage 3.1. und 3.2.).

Bei der Variante A handelt es sich um einen reinen Neubaustreckenabschnitt

mit Damm- und Einschnittslagen mit maximalen Höhen und Tiefen zwischen 7 und 14 m (vgl. Band 1, EB, S. 36).

9.1.4. Variante E (Umfahrung Seebäder mit Trassenführung westlich der BAB)

Die Variante E ist eine alternative Streckenführung zur Umfahrung der Seebäder Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug. Sie führt in weiten Teilen parallel zur BAB 1 / E 47 (vgl. Band 2, Anlage 3.1. und 3.2.).

Bei der Variante E handelt es sich überwiegend um einen Neubaustreckenabschnitt. Lediglich im vorderen Streckenabschnitt zwischen Bad Schwartau und Ratekau ist ein zweigleisiger Ausbau der vorhandenen Eisenbahnstrecke „Eutin – Bad Schwartau“ geplant. In diesem Abschnitt werden Damm- und Einschnittslagen mit maximalen Höhen und Tiefen zwischen 7 und 12 m angegeben (vgl. Band 1, EB, S. 36 f.)

9.2. Sich aufdrängende Varianten

Neben den vorgenannten Varianten drängen sich aber auch weitere Varianten auf, die seitens der Vorhabenträgerin jedoch bisher nicht untersucht wurden. Zwar ergeben sich die Trassenvarianten aus dem Festlegungsprotokoll. Die Vorhabenträgerin hat diese auch untersucht. Allerdings wurden keine Kombinationen verschiedener Varianten geprüft. Dazu im Einzelnen:

9.2.1. Variante Kreis Ostholstein

Seitens des Kreises Ostholstein wurde wiederholt die sog. 2+1-Variante gefordert, nämlich der Erhalt der Bestandstrasse für den Schienenpersonennahverkehr bei Verlagerung des Güter- und Personenfernverkehrs auf eine Neubaustrasse. Diese Variante muss bereits jetzt im Raumordnungsverfahren untersucht werden (vgl. dazu gesonderte Stellungnahme des Kreises Ostholstein).

Zwar ist die Vorhabenträgerin unter Ziff. 2.1 (Band 1, EB, S. 18) auf die vorgenannte Variante eingegangen, und zwar wird ausgeführt:

„Grundsätzlich wäre bei Schaffung einer entsprechenden Verknüpfung auch eine Weiternutzung der bestehenden Trasse möglich, die ausschließlich von Zügen des Nahverkehrs befahren wird. Über die ortsferne Neubaustrecke würden der schnelle Personenfernverkehr und der überregionale Güterverkehr fahren.“

Es heißt dann aber weiter:

„Der parallele Betrieb der Bestandsstrecke wurde im Rahmen der Untersuchung nicht als eigener Planfall untersucht. Wegen der verschiedenen Verknüpfungsmöglichkeiten hätte sich eine Vielzahl von Kombinationen ergeben. (...)

Es lässt sich aber grundsätzlich abschätzen, dass eine solche Verknüpfung der Altstrecke mit der neuen Strecke wegen der dann zusätzlich erforderlichen Zugkreuzungen eine geringere Leistungsfähigkeit haben wird, als eine durchgehend zweigleisige Strecke ohne Abzweig.“

Eine Prüfung findet also nicht statt, sondern wird von vornherein wegen „zahlreicher Kombinationen“ und „geringer Leistungsfähigkeit“ ausgeschlossen.

Diese Begründung ist nicht überzeugend und im hiesigen Raumordnungsverfahren auch nicht sachgerecht. Allein eine Vielzahl von Kombinationen als Ausschlussgrund zu nennen, ist zu beanstanden. Ein gewisser, hier nicht unangemessener, zusätzlicher Prüfungsumfang darf kein Ausschlusskriterium sein.

Vielmehr ist die Besonderheit der Strecke 1100 durch Ostholstein zu beachten, nämlich dass zahlreiche Städte und Gemeinden durchquert werden, die neben einer störungsempfindlichen dichten Wohnbebauung auch zahlreiche störungsempfindliche Bereiche für Tourismus und Erholung vorsehen. Bereits die mögliche Trennung von Nah- (Personen) und Fernverkehr (Güter und Personen) aufgrund der regionalen Besonderheit (Stichwort: Trennungsgrundsatz) erfordert eine Auseinandersetzung mit dieser Alternative und nicht den „lapidaren“ Ausschluss wegen des Aufwands der Prüfung.

Die Begründung, dass Abzweiger die Leistungsfähigkeit der Strecke mindern, überzeugt ebenfalls nicht, denn dann müsste auch der Abzweiger nach Neustadt ausgeschlossen werden. Dieser ist aber gerade Bestandteil der Planunterlagen (vgl. Trasse 1A.6.1.).

Eine Verknüpfung der Altstrecke mit einer neuen Strecke hätte auch keine geringere Leistungsfähigkeit zur Folge. Denn die zweigleisige Neubaustrecke würde bei dieser Variante von den langsam fahrenden und an zahlreichen Bahnhöfen haltenden Nahverkehrszügen freigehalten, so dass der schnelle Personenfern- und Güterverkehr zusätzliche Kapazitäten erhielte. Dies dürfte vielmehr zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit führen.

Daher stellen die seitens des Kreises Ostholstein als „2 Fern- und 1 Nahverkehr“ benannten Kombinationstrassen sinnvolle Varianten dar, die hätten untersucht werden müssen. Diesbezüglich wird auf das Arbeitspapier des Kreises Ostholstein zum Erhalt der Bestandstrasse für den Nahverkehr („Möglichkeiten

zum Bahnstreckenerhalt in Ostholstein im Rahmen des Raumordnungsverfahrens der Fehmarnbeltquerung“, Konzepte 21, 2012) verwiesen (zu finden unter www.kreis-oh.de/media/custom/335_6048_1.PDF?1339398975).

Die Betrachtung der „2+1-Variante“ hätte auch Auswirkungen auf die Bewertung sämtlicher Trassenvarianten (Band 1, EB, S. 821 ff.), weil die Unterschiede bei der Einstufung der Varianten z.T. nur sehr gering ausfallen. So wird im Ergebnis zur Vorzugsvariante aus Sicht der UVS ausgeführt:

„In Bezug auf den Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit weist die Vorzugsvariante 1.2 nur einen geringen Unterschied zur insgesamt zweitrangigen Variante 1.1 auf.“

Oder:

„In Bezug auf die Schutzgüter Boden sowie Tiere und biologische Vielfalt schneidet Variante 1.1 ebenfalls besser ab als die nachrangig einzustufende Variante 1.3.“

Außerdem:

„Mit einem geringen Abstand auf die Vorzugsvariante 1.2 folgt die Variante 1.1, die...“.

Mit Blick auf die verkehrliche Erschließung ergeben sich jedoch deutlichere Unterschiede der einzelnen Varianten. Dies ergibt sich aus den Bahnhofstandorten, die bei den Neubautrassen (X, A und E) teilweise weiter ab von den Orten liegen und geringere Erschließungsfunktionen erfüllen. Unterstellt, man würde wie bei der „2 Fern- und 1 Nahverkehr-Variante“ die Bestandstrasse für den Nahverkehr erhalten und den Fern- und Güterverkehr über eine Neubautrasse abwickeln, würde sich auch hier die Bewertung der Varianten verändern. Die jetzt als „negativ“ eingestufte verkehrliche Erschließung wäre dann geschaffen.

Damit wurde eine Trassenvariante nicht mit in die Betrachtung einbezogen, die sich allerdings aufdrängt.

Deshalb wird beantragt,

das Raumordnungsverfahren auszusetzen und der Vorhabenträgerin aufzugeben, die sog. „2+1-Variante“ des Kreise Ostholstein als weitere Variante im Verfahren zu prüfen.

9.2.2. Westumfahrung der Stadt Oldenburg i.H.

Im Raumordnungsverfahren wird im Bereich der Stadt Oldenburg i.H. aufgrund des Festlegungsprotokolls seitens der Vorhabenträgerin die sog. Vorzugstrasse 1A (Abschnitt 1A.9 bis 1A.10) mit einer kurzen Variante X.8 geprüft. Diese Varianten verlaufen süd-östlich des Stadtgebiets von Oldenburg i.H. durch das sog. Oldenburger Bruch.

Nun ist den Unterlagen im Raumordnungsverfahren zu entnehmen, dass die Querung des Oldenburger Bruch auf einem bis zu 9,5 m hohen Dammbauwerk (zzgl. LSW von 6 m Höhe) verwirklicht werden soll. Die Dimensionen dieses technischen Bauwerks und die damit einhergehenden städtebaulichen Beeinträchtigungen waren bei den Festlegungen für das nunmehr laufende Raumordnungsverfahren nicht absehbar. Wäre der Stadt Oldenburg i.H. bereits während der Antragskonferenz die Dimension des technischen Bauwerks, insbesondere die Höhe des Dammbauwerks nebst erforderlichem Schallschutz für die naheliegende Bebauung bewusst gewesen, wäre eine weitere Variante, nämlich die Umfahrung der Stadt westlich der BAB 1, bereits zu diesem Zeitpunkt von ihr gefordert worden (vgl. gesonderte Stellungnahme der Stadt Oldenburg i.H.).

Da sich aus den vorliegenden Unterlagen nunmehr neue Tatsachen ergeben haben, sollte eine weitere Variante, nämlich der Verlauf an der BAB 1 im Raumordnungsverfahren untersucht werden. Nur durch einen weiteren Vergleich kann geprüft werden, ob diese autobahnahe Trasse ggf. die raumverträglichere Variante der Schienenanbindung für die Stadt Oldenburg i.H. darstellt.

Eine Neubetrachtung verlangt bereits das raumordnerische Bündelungsprinzip, nämlich Zerschneidungs- und Barrierewirkungen durch Infrastruktureinrichtungen in bisher unbelastetem Raum, aber auch Belastungen für den Siedlungsraum zu vermeiden. Durch die Bündelung von BAB 1 und Schienenweg wird die Inanspruchnahme des bisher unbelasteten Oldenburger Bruchs vermieden. Damit kommt die Umfahrung westlich von Oldenburg als weitere Variante ernsthaft in Betracht. Um die Auswirkungen einer solchen Westumfahrung bewerten zu können, sollte diese Variante im Raumordnungsverfahren geprüft werden.

Die Bewertung im Raumordnungsverfahren hat auch Auswirkungen im anschließenden Planfeststellungsverfahren. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist im anschließenden Planfeststellungsverfahren als gutachterliche Äußerung zu berücksichtigenden (vgl. BVerwG, Beschl. v. 4.6.2008, ZfBR 2008, 592). Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der

ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (vgl. BVerwG, Beschl. v. 24.4.2009, NVwZ 2009, 986 f. m. w. N.). Zu den in ein Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den vom Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen wurden (vgl. nur OVG Sachsen, Beschl. v. 23.07.2010 – 4 B 444/09 – Juris Rn. 122).

Deshalb wird beantragt,

das Raumordnungsverfahren auszusetzen und der Vorhabenträgerin aufzugeben, die sog. Westumfahrung von Oldenburg i.H. als weitere Variante im Verfahren zu prüfen.

9.3. Fehlerhafte Abschnittsbildung

Der Untersuchungsraum, und damit die Trassenalternativen wurden in 4 Abschnitte unterteilt (Band 1, EB, S. 40 f.), und zwar:

- Abschnitt 1 Bad Schwartau bis südlich Neustadt
- Abschnitt 2 südlich Neustadt bis nördlich Altenkrempe
- Abschnitt 3 nördlich Altenkrempe bis Damlos
- Abschnitt 4 Damlos bis Fehmarnsund

Für den Abschnitt 1 ergibt sich die Problematik, dass lediglich 4 Hauptvarianten (1.1, 1.2, 1.3 und 1.4) auf dem gesamten Abschnitt miteinander verglichen werden, obwohl sich nach Darstellung der Vorhabenträgerin sogar **27 Varianten** ergeben haben (Band 1, EB, S. 41). Zur Begründung wird ausgeführt:

„Um aus der Komplexität der denkbaren Kombinationen handhabbare und sinnvolle Vergleiche zu entwickeln, wurden mit Hilfe von Vor- und Zwischenvergleichen die zu vergleichenden Hauptvarianten auf 4 minimiert“ (Band 1, EB, S. 41).

Diese Erwägungen werden beanstandet, denn es ist aufgrund der vielen verschiedenen Trassenvarianten geradezu erforderlich, den Abschnitt 1 in mindestens zwei Abschnitte zur Bewertung der Trassenvarianten aufzuteilen. Die im ersten Streckenteilabschnitt zwischen Bad Schwartau bis hinter Ratekau ermittelten Vor- und Nachteile der Varianten sind im Streckenteilabschnitt zwischen Ratekau bis Neustadt nämlich teilweise genau anders zu bewerten. Insofern dürfte die Vorgehensweise der Vorhabenträgerin dazu geführt haben, dass diese verkürzte Variantenbetrachtung zu einer fehlerhaften Bewertung der Varianten insgesamt geführt hat.

Zum Vergleich: im Abschnitt 2 gibt es keine Varianten, so dass die Abschnitte 1A.6 und 1A.6.1 miteinander verglichen werden.

Im Abschnitt 3 erfolgt eine Untersuchung anhand von 3 Hauptvergleichen (Band 1, EB, S. 42).

Im Abschnitt 4 existieren durch eine Kombination der Alternativtrassen **7 Varianten**, die auf 2 Hauptvarianten minimiert wurden (Band 1, EB, S. 43). Auch diese „Vereinfachung“ führt zu Bewertungsfehlern. Denn die beiden Varianten, nämlich die modifizierte X-Trasse mit Verlauf X.8 – X.9 – X.10 und die Bestandstrasse 1A.10 – 1A.11 – 1A.12 werden zwar betrachtet, aber es findet keine Betrachtung der Kombination z.B. über die Trassenvariante X.10 statt. Dies wird beanstandet.

9.4. Fehlende Trassenkombinationspunkte

An den sog. „Trassenkombinationspunkten“ hat die Vorhabenträgerin zwei oder mehr Varianten aufeinander treffen lassen. An diesen Punkten weisen die aufeinander treffenden Varianten eine identische Lage und Höhe auf, sodass ein Wechsel von einer Variante in die andere möglich ist. Aus den Lageplänen (Band 2, Anlage 3.1 und 3.2) wird ersichtlich, dass die Trassenkombinationspunkte mit einem roten Kreis dargestellt und mit einer Nummer versehen sind. Insgesamt wurden 25 Trassenkombinationspunkte gesetzt (Band 1, EB, S. 38 ff.).

Im Abschnitt 1 verläuft der Streckenabschnitt mit den Untervarianten 1A.1 + E1 + E2 + E3 westlich von Ratekau, schwenkt dann an die Westseite der BAB 1 und folgt dieser bis kurz vor Neustadt. Eine Kombination über die BAB 1 auf die Ostseite ist nicht definiert. Weiter ist dann ein Trassenkombinationspunkt (6) vorhanden, der die Trasse X2.2 + X3.1 auf die westliche Seite der BAB 1 führt. Allerdings hätte es einen weiteren Trassenkombinationspunkt geben müssen, der auch aus der Untervariante X4 eine Querung der BAB 1 und weiteren Verlauf auf der westlichen Trasse E2 ermöglicht hätte.

10. Gefahrguttransporte

Auf der Schienenhinterlandanbindung werden zukünftig auch Gefahrgüter transportiert. Allerdings sei eine

„qualitative oder quantitative Erfassung des Gefährdungspotentials durch Gefahrguttransporte (...) im momentanen Planungsstand nicht möglich“ (Band 1, EB, S. 51).

Zwar gelten in der Tat strenge Regelungen im Gefahrgutbeförderungsgesetz, nach denen Unfälle ausgeschlossen und Unfallfolgen minimiert werden sollen. Gleichwohl passieren immer wieder schwere Unfälle auch aufgrund des Gefahrguttransports auf der Schiene.

So entgleiste im November 1997 ein mit Benzin beladener Zug der DB im Bahnhof des brandenburgischen Ortes Elsterwerda, bei dem zwei Feuerwehrmänner starben (de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Elsterwerda). Im Mai 2010 kam es zu einem katastrophalen Unfall im toskanischen Urlaubsort Viareggio mit mehr als 22 Toten, als ein mit Flüssiggas beladener Waggon explodierte (vgl. nur www.sueddeutsche.de/panorama/eisenbahnunglueck-trauer-in-viareggio-italien-traegt-schwarz-1.102507).

Vor dem Hintergrund, dass der Ausbau der Schienenhinterlandanbindung auch durch dicht besiedelte Wohngebiete der von uns vertretenen Städte und Gemeinde geführt werden soll, ist aufgrund des Vorsorgegrundsatzes und möglichen katastrophalen Folgen eines Gefahrgüterunfalls eine möglichst siedlungsferne Trassenführung zu wählen. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist eine Betrachtung der „2+1-Variante“ des Kreises Ostholstein angezeigt.

11. Schrankenschließzeiten zu kurz

Es ist bemerkenswert, dass die Vorhabenträgerin bezüglich der Schrankenschließzeiten zwar richtig ausführt, dass diese abhängig sind „von der prognostizierten Zunahme des Schienenverkehrs, dem Streckenfahrplan, der Streckenhöchstgeschwindigkeit sowie der Bauart, Lage und technischen Sicherung des jeweiligen Bahnübergangs“ (Band 1, EB, S. 52), dann aber doch mit nur überschlägigen Ermittlungen aufwartet, die sich fehlerhaft auf das Ergebnis der Raumverträglichkeitsuntersuchung auswirken. Dies wird beanstandet.

Die Vorhabenträgerin setzt (erneut) vereinfachend für jeden Bahnübergang eine Schließzeit von 120 Sekunden pro Zugvorbeifahrt an (Band 1, EB, S. 53). Da aber gerade Güterzüge auf der Strecke 1100 zukünftig verkehren sollen, ist von längeren Schließzeiten auszugehen, denn die Güterzüge sind länger und langsamer (unabhängig davon ist auch mit wesentlich höheren Güterzugzahlen zu rechnen).

Unter Zugrundelegung der Prognosezahlen der Vorhabenträgerin von insgesamt 140 Zügen (40 Personennahverkehrszüge, 22 Personenfernverkehrszüge und 78 Güterverkehrszüge; Band 1, EB, S. 226) ergibt sich eine Zugfrequenz von ca. 6 Zügen pro Stunde an jedem Bahnübergang. Pro Stunde wären also jeweils 12 Minuten lang die Schranken an einem Bahnübergang geschlossen (ausgehend von 120 Sekunden pro Schließung).

Da allerdings die Prognosen der Vorhabenträgerin erheblichen Zweifeln ausgesetzt sind, ist vorsorglich von der ursprünglichen Betriebsprognose auf der Basis des BVWP 2003 auszugehen. Danach sollten auf der Strecke pro Tag insgesamt **210 Züge** erwartet werden, und zwar in folgender Verteilung: Personen-nahverkehr 38 Züge, Personenfernverkehr 22 Züge und Güterverkehr sogar 150 Züge. Die Vorhabenträgerin sprach selbst von bis zu 220 Zügen täglich auf der FBQ-Trasse zwischen Lübeck und Puttgarden (vgl. dazu nur Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienehinterlandanbindung, 2.3.2, S. 37 ff.; vgl. dazu auch Ziff. 5.1. dieser Stellungnahme). Nach diesen Zugzahlen ergebe dann aber eine Zugfrequenz von ca. **9 Zügen pro Stunde, d.h. Schließzeiten von 18 Minuten pro Stunde** (ausgehend von 120 Sekunden pro Schließung).

Es kommt hinzu, dass sich die Verkehre nicht gleichmäßig über den Tag verteilen, sondern die Personennah- und Personenfern- und auch ein Großteil der Güterverkehre über Tag (d.h. zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr, 16 Stunden) fahren werden. Deshalb ist im **Tageszeitraum** von mindestens 7 Zugdurchfahren pro Stunde innerhalb dieser Zeit auszugehen (unter Zugrundelegung der Prognosezahlen 2025 der Vorhabenträgerin, Band 7, Anlage 10, SU, Abschnitte 1 bis 5, jeweils Anlage 3.2, d.h. 38 Personennahverkehrszüge + 22 Personenfernverkehrszüge + 52 Güterzüge). Setzt man hier die ursprünglichen Prognosezahlen an (vgl. Ziff. 5.1. dieser Stellungnahme) ist von mindestens **10 Zug-durchfahren pro Stunde** (bei der Annahme der Zugzahlen, die noch bis 2010 seitens der Vorhabenträgerin prognostiziert wurden, ca. 100 Güterzüge + 38 Personennahverkehrszüge + 22 Personenfernverkehrszüge im Tageszeitraum) auszugehen. Dann wären im Tageszeitraum **stündlich mindestens 20 Minuten** lang die Schranken eines Bahnübergangs geschlossen.

Die Vorhabenträgerin hätte hier im Ansatz aber nicht von „mittleren Schließzeiten“ von 120 Sekunden sondern vorsorglich von den längsten Schließzeiten aufgrund durchfahrender Güterzüge ausgehen müssen. Eine worst-case-Betrachtung ist deshalb erforderlich, weil die Schließzeiten an den Bahnübergängen in Zukunft erheblichen Einfluss auf den Kreuzungsverkehr haben werden. Aus Sicht der Städte und Gemeinden kann es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Pkw- und Lkw-Verkehrs, aber insbesondere für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehren etc. kommen. Diesbezüglich wird auf die Stellungnahme der von uns vertretenen Städte und Gemeinden verwiesen.

Deshalb ist es geboten, Schließzeiten von mindestens 180 Sekunden pro Zugvorbeifahrt anzusetzen. Bei einer Prognose von 10 Zügen pro Stunde wären die Schranken dann aber auch 30 Minuten pro Stunde, also eine halbe Stunde (!) pro Stunde, geschlossen. Diese Schließzeiten sind auch nicht unrealistisch vor dem Hintergrund der erheblichen Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke 1100 zwischen Lübeck Hbf – Puttgarden.

12. Betroffenheit der Städte und Gemeinden durch Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Mit dem Ausbau der Bestandstrecke 1100 (Lübeck-Puttgarden) zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung müssen die vorhandenen 41 Bahnübergangsanlagen angepasst bzw. in einzelnen Fällen evtl. durch höhenfreie Kreuzungen (Straßen- oder Eisenbahnüberführungen) ersetzt werden (vgl. Band 1, EB, S. 53). Die Zuständigkeiten und finanziellen Betroffenheiten regelt das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

Für Städte und Gemeinden, die als Kreuzungspartner ggf. an den Kosten beteiligt werden, haben Anpassungen der höhengleichen und die Herstellung von höhenfreien Kreuzungen erhebliche finanzielle Auswirkungen. Die Vorhabenträgerin spricht bezüglich der Anpassungen der Sicherungsanlagen an Bahnübergängen von im Durchschnitt 450.000,00 Euro (Band 1, EB, S. 53). Zur Herstellung von höhenfreien Kreuzungsbauwerken werden keine durchschnittlichen Kostenangaben gemacht. Allerdings ist davon auszugehen, dass ein solches Kreuzungsbauwerk mehrere Mio. Euro kosten könnte.

Zwar weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass Städte und Gemeinden nach dem GVFG-SH beim Land Zuwendungen beantragen können. Allerdings werden damit „nur“ die Baukosten bezuschusst. In der Regel fällt auch beispielsweise ein Vorteilsausgleich an, der nicht kompensiert wird.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens ist deshalb bereits die erhebliche finanzielle Belastung der Städte und Gemeinden zu betrachten, wenn die Bestandstrasse zweigleisig ausgebaut wird. Auch vor diesem Hintergrund ist eine Betrachtung der „2+1-Variante“ des Kreises Ostholstein zwingend, denn die Bahnübergänge könnten entsprechend erhalten bleiben.

13. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) fehlerhaft

13.1. Allgemeines zur UVS

In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und biologische Vielfalt, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft/ Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die jeweiligen Wechselwirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet (Band 1, EB, S. 56 bis 742). Damit stellt die UVS einen ganz wesentlichen Teil der Prüfung im Raumordnungsverfahren dar.

Nach § 14 Abs. 3 S. 2 PlanG SH ist im Raumordnungsverfahren eine sog. raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Danach

schließt das Raumordnungsverfahren die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die vorgenannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein. Dies entspricht im Wesentlichen den Vorgaben der Umweltprüfung nach § 9 Abs. 1 ROG und § 2 UPVG.

Die für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt erforderlichen Unterlagen sind in einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zusammenzufassen, die einen eigenständigen und aus sich selbst heraus verständlichen Teil der Verfahrensunterlagen darstellt. Die UVS soll entsprechend dem Planungsstand gemäß den Anforderungen des § 6 UVPG erstellt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die genannten Schutzgüter zunächst gleichrangig zu betrachten sind. Allein die Tatsache, dass der Mensch bei der Aufzählung an erster Stelle genannt ist, rechtfertigt noch nicht seine möglicherweise bevorzugte Stellung im Verfahren. In der Abwägung ist aber auf die jeweilige besondere Situation im Untersuchungsraum, nämlich auf entwickelte Siedlungs- und sonstige besonders störungsempfindliche Flächen abzustellen. Hier ist insbesondere die herausgehobene wirtschaftliche Bedeutung für die Gemeinden im Bereich des Fremdenverkehrs und des Tourismus zu betonen. Viele Gemeinden sind als Erholungsorte, Seebäder, Seeheilbäder oder Heilbäder prämiert. Der bedeutendste Wirtschaftszweig der Region ist der Tourismus. Die Menschen suchen hier in erster Linie Erholung und Ruhe. Diese herausragend wichtigen Eigenschaften der Städte und Gemeinden in dem Untersuchungsraum müssen auch entsprechend in der Abwägung berücksichtigt werden. Eine fehlerfreie Abwägung hat daher in diesem Fall insbesondere dem Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit hinreichend Rechnung zu tragen. Dies erfordert auch bereits § 5 Abs. 2 LEGG. Danach ist dem Schutz des menschlichen Lebens und der Verhinderung von Belastungen und Gefahren für die menschliche Gesundheit in Schleswig-Holstein in besonderem Maße Rechnung zu tragen.

13.2. Einfluss der Sondergutachten in der UVS

In die UVS eingeflossen sind auch die Sondergutachten (Band 1, EB, S. 852). So wird für die Bewertung der Beeinträchtigung des Schutzguts Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit auf die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung abgestellt (vgl. nur Band 1, EB, S. 61). Dabei wird deutlich, dass sich die in den Sonderuntersuchungen (hier: SU, vgl. oben Ziff. 7; vgl. auch aufgezeigte Defizite im Sondergutachten Tourismus die Ausführungen des Kreises Ostholstein) identifizierten Fehler auf die UVS kausal auswirken.

Die Vorhabenträgerin stellt zunächst heraus, dass beim Schutzgut Menschen

„ab den Zwischenvergleichen andere Ergebnisse zu Schall und Erschütterungen aufgeführt (werden) als in den entsprechenden Sondergutachten“.

Dies liege daran, dass die „Sondergutachten immer mit ihrer eigenen Vorzugsvariante weitergerechnet haben, die sich von der UVS-Vorzugsvariante unterscheidet“ (Band 1, EB, S. 241).

Dazu im Widerspruch stehen aber die diesbezüglichen Hinweise in der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung (Band 16, Anlage 19, AVZ, S. 49 f.). Dort wird ausgeführt, dass wenn

„das Sondergutachten im Vor- bzw. Zwischenvergleich zu einem anderen Ergebnis kommt als die UVS, (...) im nachfolgenden Vergleich der UVS die Stockwerkzahl entsprechend der Ergebnisse aus dem Sondergutachten angepasst“

wird. Als noch widersprüchlichere Erläuterung heißt es sodann weiter: „D.h. es wird die Anzahl der Stockwerke der Vorzugsvariante (Schall und Erschütterungen) durch die Anzahl der Stockwerke der Vorzugsvariante UVS ersetzt“.

Diese Herangehensweise und Erläuterung ist nicht nur widersprüchlich, sondern führt auch zu „verzerrten“ Ergebnissen. Zum einen ist – wie bereits aufgezeigt – die Betrachtung der Stockwerke fehlerhaft, denn insbesondere der Vergleich von Trassen durch vorwiegend mit kleineren Baukörpern (etwa Einfamilienhäusern) bebaute Bereiche und Trassen durch überwiegend mit größeren Baukörpern (etwa Mehrfamilienhäusern) bebaute Gebiete führt zu fehlerhaften Bewertungen (vgl. Ziff. 7.2. dieser Stellungnahme). Insbesondere die methodisch fragwürdige Vorgehensweise, nämlich für den Abschnitt 1 lediglich 4 Hauptvarianten (1.1, 1.2, 1.3 und 1.4) mit Hilfe von Vor- und Zwischenvergleichen ermittelt zu haben, lässt die Ergebnisse der Sondergutachten dann auch ins Leere laufen.

13.3. Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Wird das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit betrachtet, ist richtigerweise die Wohn- und Wohnumfeldfunktion zu ermitteln. Denn Wohngebiete haben eine sehr hohe Bedeutung in Bezug auf das Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit (vgl. nur Band 1, EB, S. 129).

Das Schutzgut Mensch ist auch besonders hervorgehoben zu betrachten. Dies ergibt sich auch aus § 5 Abs. 2 LEGG. Danach ist dem Schutz des menschlichen Lebens und der Verhinderung von Belastungen und Gefahren für die

menschliche Gesundheit in besonderem Maße Rechnung zu tragen.

Die Vorhabenträgerin hat zur Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Mensch zunächst auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion (Band 1, EB, S. 128 f.) abgestellt. Danach wurden die vorhandenen und geplanten Siedlungsflächen aus der

„verbindlichen (Bebauungspläne) und der vorbereitenden Bauleitplanung (Flächennutzungspläne)“

der einzelnen Gemeinden dargestellt und bewertet (Band 1, EB, S. 128 f.). **Es wird beanstandet, dass die in Aufstellung befindlichen, noch nicht in Kraft getretenen Bebauungspläne offenbar nicht in die Darstellung eingeflossen sind.** Dies ist allerdings zwingend, denn das überörtliche Vorhaben muss bezüglich der Trassenwahl auf die örtliche Planung Rücksicht nehmen. Dies ist auch vor dem Hintergrund des sich anschließenden Planfeststellungsverfahrens beachtlich:

„Für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage in der Planfeststellung ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich. Das gilt auch für die Frage, wann die Berücksichtigung von in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen zu bewerten ist. Es gilt jedoch nicht für die inhaltliche Abgrenzung, ob ein noch nicht in Kraft getretener Bebauungsplan von der Fachplanung zu berücksichtigen ist. Denn inhaltlich ist zu prüfen, wann sich welche Planung hinreichend verfestigt hat. Daher sind in Aufstellung befindliche Bebauungspläne (...) dann nicht zu berücksichtigen, wenn sich die Fachplanung vor der Bauleitplanung verfestigt hat. Der insoweit maßgebliche Zeitpunkt ist derjenige des Beginns der Auslegung der eisenbahnrechtlichen Fachplanung im Anhörungsverfahren. Umgekehrt ist eine in diesem Zeitpunkt hinreichend verfestigte Bauleitplanung von der Fachplanung zu berücksichtigen. Ein bloßer vorheriger Aufstellungsbeschluss der Gemeinde genügt für eine vorherige Verfestigung ihrer Bauleitplanung jedoch nicht. Umgekehrt wird aber ebenso wenig das In-Kraft-Treten eines Bebauungsplans zu diesem Zeitpunkt als Maßstab seiner Verfestigung gefordert werden können. Vielmehr ist darauf abzustellen, mit welchem verbindlichen Willen welche Schritte des Aufstellungsverfahrens bereits durchgeführt wurden“ (*Kunz*, Eisenbahnrecht, 31. EL 2011, § 2 Abs. 2 16. BImSchV Rn. 23 m.w.N.).

Deshalb sind auch im Aufstellungsverfahren befindliche Bauleitplanungen von der Vorhabenträgerin zu beachten. Hat sich also eine Planung einer Stadt oder Gemeinde verfestigt (dazu gehört grundsätzlich auch der Aufstellungsbeschluss nebst weiterem Verfahren), dann ist dies im überörtlichen Planungsvorhaben zu berücksichtigen.

Beim Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit, Erholung und Freizeitnutzung fällt auf, dass bei den Erfassungskriterien (Band 1, EB, Tabelle 3.1-9), nämlich bei den Erholungszielpunkten, Strandbereiche nicht genannt sind. Dies wird beanstandet.

Richtigerweise erfolgt – wie oben dargestellt – die Bewertung von Bauflächen nach unterschiedlicher Schutzbedürftigkeit. Danach besteht für „Reine, Allgemeine und Besondere Wohngebiete“ sowie „Sensible Sondergebiete (z. B. Krankenhäuser, Altenheime, Schulen, Kurgebiete)“ die Empfindlichkeit „sehr hoch (4)“, in entsprechender Abstufung dann für weitere Gebietskategorien wie z. B. „Mischgebiete mit Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben“, „Kerngebiete“ und „Einzelanwesen, Wohngebäude außerhalb geschlossener Ortschaften“ die Empfindlichkeit „hoch (3)“ (Band 1, EB, S. 68, Tabelle 3.1-10).

Die Beurteilung der Bedeutung von Erholungsgebieten für das Teilschutzgut Erholen ist grundsätzlich plausibel (Band 1, EB, S. 68 f.). Allerdings fehlt auch hier die Betrachtung von Strandabschnitten. Und im Übrigen ist eine Differenzierung von überregional („besonders“) und regional („allgemein“) bedeutenden Erholungsbereichen (Band 1, EB, Tabelle 3.1-11) im landesplanerischen Schwerpunktraum Erholung und Tourismus nicht nachvollziehbar. Vielmehr haben sämtliche, ob überregional oder regional bedeutsame Erholungsbereiche einen besonders hohen Wert.

13.4. Variantenvergleich und Empfehlung der Vorzugsvariante

13.4.1. Abschnitt 1

Insbesondere im Abschnitt 1 verdeutlicht die vereinfachte Herangehensweise der Vorhabenträgerin, dass die gefundene Vorzugsvariante (Ausbau der Bestandstrasse, Variante 1.2) berechtigterweise erheblichen Zweifeln ausgesetzt ist.

Für den Abschnitt 1 wurden lediglich 4 Hauptvarianten (1.1, 1.2, 1.3 und 1.4) auf dem gesamten Abschnitt miteinander verglichen werden, obwohl sich nach Darstellung der Vorhabenträgerin sogar **27 Varianten** ergeben haben (Band 1, EB, S. 41). Zur Begründung wird ausgeführt:

„Um aus der Komplexität der denkbaren Kombinationen handhabbare und sinnvolle Vergleiche zu entwickeln, wurden mit Hilfe von Vor- und Zwischenvergleichen die zu vergleichenden Hauptvarianten auf 4 minimiert“ (Band 1, EB, S. 41).

Eine „Minimierung“ von Vergleichsvarianten führt dann aber auch zu einer

verkürzten Betrachtung, die der Betrachtung einzelner Schutzgüter keinesfalls gerecht werden kann. So fällt bereits beim Blick auf die Varianten im Abschnitt 1 auf (vgl. Band 1, EB, S. 431 und 432), dass von 4 Hauptvarianten zwei Varianten (1.2 und 1.3) sich überwiegend an der Bestandstrasse orientieren und die nach dem Antragsprotokoll beschlossenen X-, E- und A-Trassenvarianten mit den entsprechenden Verbindungen im Hauptvergleich auch nur sehr „verkürzt“ betrachtet werden.

Hinzu kommt, dass im Ergebnis auch nur geringe Abstände zwischen der Variante 1.2 (Bestandstrasse) und 1.1 (E-Trasse) seitens der Vorhabenträgerin festgestellt werden (Band 1, EB, S. 486). Gleichwohl setzt sich nach Darstellung der Vorhabenträgerin die Bestandstrasse 1A als Vorzugstrasse durch. Das überzeugt nicht. Denn vor dem Hintergrund der aufgezeigten erheblichen methodischen Fehler insbesondere in der Schalltechnischen Untersuchung, aber auch bei der Darstellung des Teilschutzgutes Erholen und der fehlerhaften Abschnittsbildung wirken sich diese Mängel ganz erheblich zu Lasten der Variante 1.2. (Bestandstrasse) aus.

13.4.2. Abschnitt 2

Im Abschnitt 2 werden keine Varianten verglichen (vgl. Band 1, EB, S. 489 ff.).

13.4.3. Abschnitt 3

Auch im Abschnitt 3 bildet der Ausbau der Bestandstrasse 1A.7 – 1A.8 (Variante 3.1) nur knapp die Vorzugsvariante (Band 1, EB, S. 558). Die erheblichen methodischen Fehler wirken sich hier ebenfalls zu Lasten der Bestandstrasse aus, so dass auch dieses „knappe“ Ergebnis umso mehr in Frage gezogen werden muss.

13.4.4. Abschnitt 4

Im Abschnitt 4 ergeben sich durch eine Kombination der Alternativtrassen insgesamt 7 Varianten, die allerdings auf 2 Hauptvarianten „minimiert“ wurden (Band 1, EB, S. 43). Auch diese „Vereinfachung“ führt zu Bewertungsfehlern. Denn die beiden Varianten, nämlich die modifizierte X-Trasse mit Verlauf X.8 – X.9 – X.10 (Variante 4.2) und die Bestandstrasse 1A.10 – 1A.11 – 1A.12 (Variante 4.1) werden zwar betrachtet, aber mindestens noch eine weitere Trasse hätte betrachtet werden müssen, z.B. X.8 – X7.1 – X1.1 – X1.2 – X 10, jedenfalls aber die Verbindung der Trassenkombinationspunkte 20 und 21 über X1.2 zwischen 1A.11 und X.10 (vgl. Band 1, EB, S 660).

Das Ergebnis der Vorhabenträgerin bildet Variante 4.1, also der Ausbau der Bestandstrasse. Auch dieses Ergebnis überzeugt vor den aufgezeigten methodischen Fehlern und insbesondere der fehlerhaften „Vereinfachung“ von 7 auf 2 Varianten nicht.

14. Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) fehlerhaft

14.1. Allgemeines zur RVU

Die Vorhabenträgerin stellt ganz richtig dar, dass als wesentliche Aufgabe der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) die Betroffenheit überfachlicher und fachlicher Belange durch das Vorhaben zu ermitteln sowie anschließend in ihrer Wirkung zu bewerten ist. Als Bewertungsgrundlage dienen die Ziele, Grundsätze und weiteren Erfordernisse der Raumordnung, die in den entsprechenden Landesentwicklungsplänen und Regionalplänen formuliert sind. Die regionale Siedlungs- und Freiraumstruktur, regionale Wirtschaft und Infrastruktur stellen dabei die überfachlichen Belange dar, während Land- und Forstwirtschaft, Verkehr, Erholung und Tourismus etc. zu den fachlichen Belangen zählen. Auch in die RVU fließen die Ergebnisse der Sondergutachten, und zwar zur Agrarstruktur, zur Hydrogeologie, zu den Auswirkungen auf den Tourismus, zur gemeindlichen Entwicklung und das Verkehrsgutachten ein (Band 1, EB, S. 744 ff., 852). Das Sachgebiet „Natur und Landschaft“ wird im Rahmen der UVS geprüft, so dass es innerhalb der RVU nicht nochmals betrachtet wird (Band 1, EB, S. 745).

14.2. Fehlerhafte Untersuchung der Einzelbelange

Die Vorhabenträgerin arbeitet anhand der planerischen Vorgaben vom Landesentwicklungsplan 2010 (LEP) und Regionalplan II 2004 die Belange des Raumes im Hinblick auf das Vorhaben, des zweigleisigen Ausbaus der Strecke 1100 zwischen Lübeck Hbf – Puttgarden ab. Zwar wird einleitend dargestellt, dass der zweigleisige Ausbau nebst Elektrifizierung als Ausbaustrecke (ABS) Hamburg – Öresundregion (Anbindung feste Fehmarnbeltquerung) als internationales Projekt Schiene im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 gelistet ist. Grundlage für die Schienenhinterlandanbindung ist der Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark (Band 1, EB, S. 743). Es handelt sich also unbestritten um ein überregionales, nämlich internationales Vorhaben.

Aber die Vorhabenträgerin verliert kaum ein Wort darüber, dass der Ausbau vorrangig überregionale Bedeutung für den Schienengüterverkehr hat. Bisher verkehren auf dieser Trasse allein Personenfern- und -nahzüge, Güterverkehr

findet auf dieser Strecke 1100 zwischen Bad Schwartau – Puttgarden nicht statt. Da vom Güterverkehr aber erheblich höhere Schall- und Erschütterungsemissionen als vom Personenfern- und -nahverkehr ausgehen und entsprechend störende Auswirkungen auf die besiedelten Gebiete an der Trasse 1100 haben werden, ist die Raumverträglichkeit der verschiedenen Trassenvarianten insbesondere mit Blick auf die Güterverkehre zu prüfen und zu bewerten. Diese überörtliche Bedeutung stellt die Vorhabenträgerin bei der Untersuchung der Einzelbelange und insbesondere der Einordnung der Betroffenheit fälschlicherweise nicht heraus.

14.2.1. Siedlungsstruktur

Bei der **Siedlungsstruktur** stellt die Vorhabenträgerin insbesondere darauf ab, dass allein bei dem Ausbau der Variante 1A mit einer verbesserten Anbindung der Ortschaften mit dem Personennahverkehr / ÖPNV zu rechnen sei. Die Varianten A, E und X schafften vielmehr eine schlechtere Erreichbarkeit (Band 1, EB, S. 751). Dieses Ergebnis ist so nicht haltbar. Zum einen hätte – wie bereits oben unter Ziff. 9.2.1 aufgezeigt – die sog. „2+1“-Variante des Kreises Ostholstein geprüft werden müssen, denn diese gewährleistet weiterhin die derzeitige Erreichbarkeit der Orte mit dem Personennahverkehr. Zum anderen verkennt die Vorhabenträgerin, dass es sich bei dem geplanten Vorhaben um eine überörtliche, mithin transeuropäische Anbindung an den Güter- und Personenfernverkehr handelt, die hier im Raum geschaffen werden soll.

Betrachtet man die **Siedlungsachsen** ist dort ebenfalls eine regionale Aufgabe des Personennahverkehrs gefordert (vgl. nur Band 1, EB, S. 754). Allerdings unterlässt die Vorhabenträgerin auch an dieser Stelle den Blick auf die überregionale Bedeutung des Vorhabens der Schienenhinterlandanbindung für den Güter- und Personenfernverkehr.

Zwar werden LEP und Regionalplan zitiert, dann muss konsequenterweise auch der Ausbau einer überregionalen Güter- und Personenfernverkehrsstrecke entlang der **Landesentwicklungssachse** (der BAB 1) realisiert werden. Die Siedlungsachsen sehen vielmehr vor, dass der Personennahverkehr im Einzugsbereich der Orte verbleibt. Sämtliche überörtlich bedeutsamen Vorhaben sind an das überörtliche Verkehrsnetz, also an die Landesentwicklungssachse anzuschließen (vgl. Band 1, EB, S. 754).

Bei der Betrachtung der **Ländlichen Räume** ist zwar richtig, dass diese wirtschaftlich entwickelt, aber auch als Natur- und Erholungsräume gesichert werden sollen. Richtig ist auch, dass aufgrund der bereits vorhandenen Bahnstrecke eine gewisse Vorbelastung des Trassenkorridors besteht (Band 1, EB, S. 756). Allerdings stellt sich diese Vorbelastung so dar, dass dort lediglich Personennahverkehr und teilweise Personenfernverkehr stattfindet. **Güter werden**

auf der Strecke nicht transportiert. Entsprechend haben sich auch die innerörtlichen Räume, durch die teilweise die Trasse geführt wird, nahe der Trasse entwickelt. Vor dem Hintergrund, dass hier ein internationaler Schienenweg mit überwiegendem Güter- und Personenfernverkehr ausgebaut werden soll, kann die derzeitige Bestandssituation nicht uneingeschränkt als „Vorbelastung“ angesehen werden.

14.2.2. Erholung und Tourismus

Der Belang **Erholung und Tourismus** wird zwar ausführlich betrachtet (Band 1, EB, S. 765 ff.), die Betroffenheiten werden jedoch falsch eingeordnet (Band 1, EB, S. 769 ff.). Die Variante 1A (Bestandstrasse) erhalte nach Auffassung der Vorhabenträgerin den Vorzug, weil die touristischen Orte verkehrlich besser erreichbar seien (Band 1, EB, S. 770). Aber unbeachtet bleibt, dass die touristische Vorzugsvariante größtenteils Streckenabschnitte der X-Variante, aber auch der E-Variante beinhaltet. Die ortsferne Lage der Haltepunkte und die damit verbundene schlechtere Erreichbarkeit von touristisch stark frequentierten Orten bei Umsetzung der touristischen Vorzugsvariante könnte durch die Entwicklung eines Nahverkehrskonzepts zur besseren Erreichbarkeit der Ortschaften kompensiert werden (Band 15, Anlage 14, S. 145). Auch danach hätte die „2+1“-Variante des Kreises Ostholstein in die Betrachtungen des Raumordnungsverfahrens aufgenommen werden sollen (vgl. dazu Stellungnahme des Kreises Ostholstein).

Die Vorzugstrasse im touristischen Gutachten, im Hinblick auf zukünftige Lärmimmissionen, verläuft größtenteils auf Streckenabschnitten, welche die touristisch attraktiven Ortschaften umfahren (Band 1, EB, S. 771). Auch im Hinblick auf die Gefährdung der Prädikate als Seebad, Seeheilbad etc. sind die vorgenannten Varianten (X- und E-Variante) die vorzugswürdigen (Band 1, EB, S. 772).

14.2.3. Wirtschaft

Der Belang **Wirtschaft** stellt zum einen auf die Standortbedingungen im Raum ab, zum anderen auf eine gute verkehrliche Anbindung. Dabei wird allerdings unterschieden nach guter verkehrlicher Anbindung entlang der Landesentwicklungssachse (BAB 1), und damit der überregionalen Verkehrsanbindung sowie einer bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung, die regional gedeckt sein muss (vgl. Band 1, EB, S. 773). Festzuhalten ist, dass wesentliches Ziel der Schienenhinterlandanbindung ein verbesserter Güterverkehr zwischen Deutschland und Dänemark über diese Verbindung ist, somit eine überregionale, nämlich internationale Güterverkehrstrasse entstehen soll.

In der seitens der Vorhabenträgerin durchgeführten Abwägung der Betroffenheiten wird ausgeführt:

„Auf den wichtigsten Wirtschaftsbereich, den Tourismus, werden von dem Vorhaben sowohl positive als auch negative Betroffenheiten ausgehen. Bedenken ergeben sich durch eine Beeinträchtigung der Kur- und Erholungsorte durch den Ausbau der Bahntrasse, der mit zusätzlicher Lärmbelastung, Zerschneidungen und Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbilds einhergehen wird. Sollte damit die Funktion eines Kur- und/oder Erholungsorts nicht mehr zu gewährleisten sein, wird diesem der Status als Erholungsort, See- oder Heilbad aberkannt werden (...). Mögliche Einbußen durch ein verringertes Besucheraufkommen könnten die Folgen sein“ (Band 1, EB, S. 774).

Diese negativen Auswirkungen sind erheblich, denn die Prädikate als Erholungs-, See- oder Seeheilbad sind für die Gemeinden und Städte von herausragender Bedeutung für die weitere Entwicklung. Zweifel am zukünftigen Status verursachen bei den von uns vertretenen Städten und Gemeinden eine enorme Ungewissheit und kommunale Belastung.

Weiter wird dann ausgeführt:

„Positive Auswirkungen bei Umsetzung der Trasse 1A wären eine verbesserte Erreichbarkeit der Ortschaften entlang der Bahnlinie mit dem öffentlichen Verkehr als auch die Verbindung über die FBQ nach Dänemark“ (Band 1, EB, S. 774).

Diese positiven Auswirkungen sind allerdings im Vergleich zu den negativen Auswirkungen nicht ausschlaggebend. Zum einen kann die örtliche Erreichbarkeit mittels eines alternativen Nahverkehrskonzepts (z.B. mit Bussen etc.) erreicht werden. Zum anderen hätte auch die Betrachtung der „2+1-Variante“ des Kreises Ostholstein an dieser Stelle bereits Eingang in die Betrachtungen finden müssen.

Allein eine bessere Erreichbarkeit der Haltepunkte, die im Übrigen durch ein alternatives Nahverkehrskonzept bzw. die Vorstellungen des Kreises Ostholstein ohne Weiteres realisiert werden könnte, dürfte nicht den maßgeblichen Grund für den Ausbau der Variante 1A geben. Der Tourismus ist in Ostholstein und den von uns vertretenen Städten und Gemeinden die wirtschaftlich wichtigste Säule und erfordert auch im Wettbewerb zu anderen Urlaubsregionen eine positive Prognose der zukünftigen Entwicklung der Städte und Gemeinden. Die mit dem Vorhaben verbundenen zahlreichen erheblichen Belastungen bei Realisierung der Bestandstrasse innerhalb der störungsempfindlichen Ortslagen müssen zwangsläufig schwerer wiegen als „nur“ der Aspekt der ortsnahen Haltepunkte.

Und nochmals: die „2+1-Variante“ des Kreises Ostholstein löst diesen Raumkonflikt. Diesbezüglich wird auch auf die Stellungnahmen der von uns vertretenen Städte und Gemeinden Bezug genommen.

14.2.4. Verkehr

Richtig ist, dass die Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ein umfangreiches Verkehrsprojekt und Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) ist; damit hat die Schienenanbindung im Raum Ostholstein überregionale, nämlich europäische Verkehrsbedeutung (vgl. Band 1, EB, S. 783). Richtig ist auch, dass der Personennahverkehr für die Anbindung der Städte und Gemeinden durchaus von Bedeutung ist. Mit Blick auf die verkehrliche Entwicklung und den Vorgaben des LEP und Regionalplans (vgl. dazu oben Ziff. 3.1.4 und 3.1.5) im Zusammenhang mit dem hier geplanten Vorhaben ist allerdings zu berücksichtigen, durch welche besonders störungsempfindlichen Räume die transeuropäische Güter- und Personenferntasse geführt werden soll. Die verschiedenen Trassenführungen versuchen diesen Belastungen Rechnung zu tragen.

Nach Auffassung der Vorhabenträgerin verschlechtern die Varianten E, A und X das ÖPNV-Angebot und die Erreichbarkeit der Städte und Gemeinden entlang der Landesentwicklungsachse Lübeck – Neustadt – Oldenburg – Fehmarn erheblich und widersprechen damit den raumordnerischen Zielen zum Öffentlichen Personennahverkehr (Band 1, EB, S. 786). Eine Trassenvariante prüft die Vorhabenträgerin an dieser Stelle allerdings nicht, obwohl sie sich mit der „2+1-Variante“ des Kreises Ostholstein hier an dieser Stelle aufdrängt. Hinzu kommt, dass insbesondere die X- und E-Trasse sich überwiegend an der Landesentwicklungsachse orientieren und die Bestandstrasse gerade durch die Ortschaften und damit die Siedlungsachse führt (vgl. dazu oben Ziff. 3.1.1).

Weiter führt die Vorhabenträgerin aus, dass für

„die ausgebaute Strecke (...) eine wesentlich höhere Nutzung der Strecke durch den Güterverkehr (39 Züge pro Tag und Richtung)“

stattfinden wird. Einen „Großteil der zusätzlichen Nutzung der Trasse“ werde der Güterverkehr ausmachen. Daraus ergebe sich eine Entlastung insbesondere des Güterverkehrs auf der Straße (Band 1, EB, S. 789).

Wenn nun aber der Güterverkehr auf der Schiene – nochmals: derzeit findet kein Güterverkehr auf der Bestandstrasse statt – zukünftig die Hauptauslastung der Strecke 1100 darstellen soll, dann spricht dies vielmehr für eine Trassenführung entlang der BAB 1, denn dort findet derzeit der Güterverkehr auf der

Straße statt. Entsprechend dem Grundsatz der Trassenbündelung sollte der Güterverkehr entlang der BAB 1/B 207 geführt werden.

Der Güterverkehr auf der Straße wird sicherlich auch nicht erheblich zurückgehen, nur weil auch Güterverkehr auf der Strecke 1100 transportiert werden soll. Denn die Schienenhinterlandanbindung in Verbindung mit der Festen Fehmarnbeltquerung verkürzt die Transportzeiten des jetzt bereits stattfindenden Güterverkehrs zwischen Dänemark und Deutschland über die sog. „Jütlandroute“. Das Argument, dass Güterverkehr verstärkt auf der Schiene und weniger auf der Straße befördert werden wird, stellt dann aber auch den Ausbau der Straßenhinterlandanbindung mit Ausbau der B 207 in Frage.

Es besteht somit ein Raumkonflikt zwischen der Schienenhinterlandanbindung mit zu erwartenden überregionalen, nämlich europäischen Güterfernverkehren in erheblicher Zahl, und deren Trassenverlauf durch störungsempfindliche Stadt- und Gemeindegebiete. Nach den Prognosen der DB Netz AG sollen auf der Strecke 1100 täglich 78 Güterzüge verkehren – nach realistischeren Zahlen täglich bis 150 Güterzüge (vgl. dazu oben Ziff. 5.1.). Auch vor diesem Hintergrund drängt sich eine siedlungsfernere Trasse als die Bestandstrasse auf.

14.3. Fehlerhafte übergeordnete Gesamtbewertung

Auf Seite 817 des Erläuterungsberichts (Band 1) findet sich die übergeordnete Gesamtbewertung der RVU. Daraus wird ersichtlich, dass die Vorhabenträgerin die Variante 1A, d. h. den Ausbau der Bestandstrasse als vorzugswürdig in der RVU ansieht.

Das Ergebnis ist nicht überzeugend. In fast jedem raumordnerischen Belang – das macht auch die Gesamtbetrachtung deutlich – ist die Tatsache, dass die Bahnhöfe bei den Trassen A, E und X außerhalb der Ortschaften liegen, von großem Gewicht für die Beurteilung. Wäre die „2+1-Variante“ des Kreises Ostholstein in die Prüfung mit einbezogen worden, hätte diese deutlich besser abgeschnitten als die Variante 1A (Bestandstrasse) und wäre aus Sicht der raumordnerischen Belange auch die Vorzugsvariante (vgl. dazu ausführlich die Stellungnahme des Kreise Ostholstein).

Wie auch in der UVS (vgl. dazu oben Ziff. 13.1.) nimmt die Vorhabenträgerin in der RVU keine Gewichtung der raumordnerischen Belange untereinander vor. Mit Blick auf die Besonderheiten des Raumes Ostholstein wäre dies allerdings zwingend erforderlich. Die Besonderheit des Raumes Ostholstein liegt in der herausragenden Bedeutung von Erholung und Tourismus. Ein solcher Raum mit besonders hohen Ansprüchen an Ruhe und ein typisches Landschaftserlebnis (Ostseestrand, aber auch Ostsee-typisches Hinterland) ist besonders störungsempfindlich für die erheblichen Auswirkungen des geplanten

Vorhabens. Die Besonderheit des Raumes Ostholstein muss Eingang die Abwägung finden.

Werden Belange wie „Forstwirtschaft“ und „Erholung & Tourismus“ in einem Raum wie Ostholstein gleich gewichtet, wird gerade nicht auf die Besonderheit des Raumes Rücksicht genommen (vgl. dazu ausführlich Stellungnahme des Kreises Ostholstein). Der Kreis Ostholstein schlägt deshalb eine Gewichtung der Kriterien vor (vgl. Ziff. 3 der Stellungnahme des Kreises Ostholstein), auf die hier Bezug genommen wird.

Im Ergebnis der RVU findet sich dann auch nicht die aus der UVS bekannte Abschnittsbildung wieder. Damit werden gerade die aufgrund der Länge des Vorhabens (immerhin knapp 89 km) möglichen Trassenkombinationen überhaupt nicht mehr berücksichtigt. Dies wird beanstandet. Die raumordnerische Beurteilung ist damit unvollständig, denn in Abschnitt 4 fehlt z.B. die Prüfung der Variante 1A kombiniert mit der X-Trasse ab Seekamp (vgl. auch dazu Stellungnahme des Kreises Ostholstein).

Es wird auch beanstandet, dass die Sonderuntersuchung „Auswirkungen auf die Gemeindliche Entwicklung“ (Band 15, Anlage 13) keinen Eingang in die Bewertung gefunden hat (anders Band 1, EB, S. 852). Aus Sicht der von uns vertretenen Städte und Gemeinden stellen die Ergebnisse der Sonderuntersuchung eine Grundlage für die Bewertung der Raumverträglichkeit des Vorhabens dar. Im Ergebnis der Sonderuntersuchung wird im Übrigen die X-Trasse als Vorzugsvariante ausgewiesen (vgl. Band 15, Anlage 13, S. 151 ff.).

15. Gesamtplanerische Trassenempfehlung fehlerhaft

Nach alledem wird die Richtigkeit der Gesamtplanerischen Trassenempfehlung bezweifelt. Vor dem Hintergrund, dass die Sondergutachten als „Grundlagen und Basisdaten“ zwar mit in die UVS und / oder RVU eingeflossen sind (Band 1, EB, S. 852), sich darin aber – wie aufgezeigt – erhebliche methodische und rechtliche Mängel befinden, sind Zweifel begründet.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwältin
Dr. Michéle John