

KREIS OSTHOLSTEIN

Der Landrat

Fachdienst
Regionale Planung



KREIS OSTHOLSTEIN • Postfach 433 • 23694 Eutin

Der Ministerpräsident
des Landes Schleswig-Holstein
Staatskanzlei
Landesplanung
Postfach 7122

24171 Kiel

Geschäftszeichen

6.61

Auskunft erteilt

Horst Wepler

Telefon

04521-788-380

h.wepler@kreis-oh.de

Datum

.3.2013

Raumordnungsverfahren Schienenhinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung; hier: Stellungnahme des Kreises Ostholstein

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 09.01.2013 haben Sie mir mitgeteilt, dass Sie das Raumordnungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (ROV) eröffnet haben. Die Unterlagen haben vom 11.2.-11.3.2013 ausgelegen.

Nach intensiver Beschäftigung mit der Thematik in dem zuständigen Ausschuss für Planung und Wirtschaft hat der Kreistag des Kreises Ostholstein in seiner Sitzung am 19.3.2013 folgende Stellungnahme beschlossen, die ich Ihnen hiermit zur Kenntnis gebe. Weiterhin habe ich eine hausinterne Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt, deren Ergebnisse ich Ihnen ebenfalls beigelegt habe.

Ich möchte Sie nachdrücklich bitten, die Belange und Interessen des Kreises Ostholstein in die Erarbeitung des Raumordnungsbeschlusses mit einfließen zu lassen. Für weitere Gespräche stehen meine Mitarbeiter und ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Reinhard Sager
Landrat

Kreishaus

Lübecker Straße 41
23701 Eutin

Telekommunikation

Telefon: 04521-788-0
Telefax: 04521-788-600
e-mail: info@kreis-oh.de
Internet: www.kreis-oh.de

Beratung für Bürgerinnen und Bürger

Tel.: 04521/788-438

Besuchszeiten nach Vereinbarung sowie

Mo.-Fr. 08.00-12.00 Uhr
Mo-Do. 13.30-15.30 Uhr

Bankverbindung

Sparkasse Holstein
BLZ 213 522 40
Kto.-Nr. 7 401

Stellungnahme des Kreises Ostholstein zum Raumordnungsverfahren Schienenhinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (ROV)

Der Kreis Ostholstein, die Kommunen im Kreis und die im Kreis wohnenden und arbeitenden Menschen werden sowohl vom Bau der Festen Fehmarnbeltquerung als auch vom Bau der Schienenhinterlandanbindung stark betroffen sein. Unter anderem auf Wunsch des Kreises Ostholstein führt das Land Schleswig- Holstein dieses Raumordnungsverfahren durch, um eine möglichst raumverträgliche Trassenvariante weiter verfolgen zu können. Nach Ansicht des Kreises sollte die raumverträglichste Variante eine Kombination von Trassenabschnitten sein, die die Wohn- und Arbeitssituation der Menschen sowie den Tourismus als wichtigsten Wirtschaftsfaktor der Region am wenigsten beeinträchtigen, dabei aber auch die übrigen Belange berücksichtigen.

Die von der DB Netze eingereichten Unterlagen gliedern sich im Wesentlichen in die 3 Bereiche Umweltverträglichkeitsstudie (Punkt 3, Band 1), Raumverträglichkeitsuntersuchung (Punkt 4, Band 1) und den anschließenden zusammenfassenden gesamtplanerischen Variantenvergleich (Punkt 5, Band 1). Die Untersuchungen und Bewertungen führen nach Ansicht des Planungsträgers zu dem Ergebnis, dass die Vorzugsvarianten aus Umweltverträglichkeitsstudie und Raumverträglichkeitsuntersuchung identisch sind und der Bestandstrasse entsprechen (Seite 825, Band 1).

Nach Durchsicht der Unterlagen vertritt der Kreis Ostholstein die Ansicht, dass in 5 wesentlichen Punkten die Unterlagen fehlerhaft sind und damit zu falschen Ergebnissen führen. Diese wesentlichen Punkte sind:

- das Fehlen der Einbeziehung von 2+1-Varianten in die Bewertung (1),
- eine fehlerhafte Einbeziehung und Bewertung der Auswirkungen hinsichtlich des von den Planungen ausgehenden Lärms (2),
- eine fehlerhafte übergeordnete raumordnerische Gesamtbewertung (Seite 824, Band 1) (3),
- eine nicht korrekte Bewertung des Tourismus im Rahmen der Raumverträglichkeitsuntersuchung (4) und
- eine fehlerhafte Schlussfolgerung hinsichtlich der Vorzugsvariante (Seite 825, Band1) (5).

Im Folgenden werden diese 5 Aspekte näher beleuchtet mit dem Ziel, durch eine Neubewertung in den jeweiligen Abschnitten zu einer aus Sicht des Kreises Ostholstein sachgerechteren Beurteilung zu kommen. Anschließend werden weitere Punkte angesprochen.

1. Fehlen der Einbeziehung von 2+1-Varianten in die Bewertung

Grundsätzlich ergeben sich die Trassenvarianten aus dem Festlegungsprotokoll. Die DB Netze hat folgerichtig alle möglichen Trassenkombinationen, die sich aus dem Protokoll ergeben, zusammengefügt und in die Bewertung eingestellt. Dabei ist allerdings unterstellt worden, dass es keine Kombination der Varianten miteinander geben kann. So ist immer davon ausgegangen worden, dass nur eine der im Festle-

gungsprotokoll definierten Trassenvarianten nach der Abwägung als Vorzugsvariante ermittelt wird.

Es gibt aber auch Varianten, die den Erhalt der Bestandstrasse für den Nahverkehr vorsehen und Neubauvarianten für den Personenfern- und Güterverkehr bereitstellen. Eine solche Variantenkombination ist zwar auf Seite 18 der Antragunterlagen (Band 1 Erläuterungsbericht) angesprochen und dargestellt worden. Es heißt dort: „Grundsätzlich wäre bei der 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 Personenverkehr und der überregionale Güterverkehr fahren“.

Die weitere Untersuchung dieser Variantenkombination ist allerdings nicht erfolgt und damit nicht in die Abwägung eingeflossen. Die Begründung lautet wie folgt: „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“.

Diese Begründung ist aus mehreren Gründen nicht nachvollziehbar. Eine Variante abzulehnen, weil es eine Vielzahl von Kombinationen ergibt, ist nicht sachgerecht. Zudem müsste mit der Begründung, dass Abzweiger die Leistungsfähigkeit der Strecke mindern, auch der Abzweiger nach Neustadt ausgeschlossen werden. Dieser ist aber Bestandteil der Planunterlagen. Darüber hinaus ist aus Sicht des Kreises auch das Argument nicht nachvollziehbar, eine Verknüpfung der Altstrecke mit einer neuen Strecke hätte eine geringere Leistungsfähigkeit zu Folge. Vielmehr würde doch die zweigleisige Neubaustrecke von den langsam fahrenden und an vielen Bahnhöfen haltenden Nahverkehrszügen freigehalten und der schnelle Personen- und Güterverkehr erhielte zusätzliche Kapazitäten. Dies würde eine Steigerung der Leistungsfähigkeit bedeuten. Zusätzlich müsste das Argument Berücksichtigung finden, dass an der neuen Strecke im Falle einer 2+1-Variante keine neuen Haltepunkte errichtet werden müssten und hierfür auch keine Kosten anfallen würden.

Daher stellen die von Seiten des Kreises als „2 Fern- und 1 Nahverkehr“ benannten Kombinationstrassen sinnvolle Varianten dar, die hätten untersucht werden müssen. Einige Aussagen in den Unterlagen und das Ihnen bereits bekannte Arbeitspapier des Kreises zum Erhalt der Bestandstrasse für den Nahverkehr („Möglichkeiten zum Bahnstreckenerhalt in Ostholstein im Rahmen des Raumordnungsverfahrens der Fehmarnbeltquerung“, Konzepte21, 2012) legen das nahe. Da die Einbeziehung dieser bisher unberücksichtigten Trassenkombinationen auch Auswirkungen auf die Bewertung der Trassenvarianten (Antragsunterlagen Band 1, Seite 814 ff.) und deren Einstufung als Vorzugsvariante hätte (z.B. hinsichtlich der Bewertung der Variante 1.1 (überwiegend E- Variante) im Vergleich mit der Bestandstrasse), wird dringend empfohlen, diese fehlende Kombination zu berücksichtigen und eine entsprechende Nachbesserung bzw. Ergänzung der Unterlagen vorzunehmen. Ansonsten wäre die Abwägung fehlerhaft.

Dies ist vor allem deshalb zu empfehlen, weil die Unterschiede bei der Einstufung der Varianten z.T. nur sehr gering ausfallen (s. hierzu Antragsunterlagen Band 1, S. 814ff). In den Antragsunterlagen heißt es beispielsweise: „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...“. Dies setzt sich fort in dem Gesamtergebnis (Band 1, Seite 823), wo es heißt: „Im Abschnitt 1 bilden die im Gesamtvergleich insgesamt am günstigsten bewerteten Varianten 1.1 und 1.2 auch in Bezug auf das Schutzgut Mensch [...] die günstigsten Varianten mit den geringsten nachteiligen Auswirkungen.“

Deutlichere Unterschiede gibt es bei der verkehrlichen Erschließung. Dies liegt an den Bahnstandsstandorten, die bei den Neubautrassen weit ab von den Orten liegen und geringe Erschließungsfunktionen erfüllen. Würde man aber – wie bei den „2 Fern- und 1 Nahverkehr-Varianten“ – die Bestandstrasse für den Nahverkehr erhalten und den Fern- bzw. Güterverkehr über eine Neubautrasse abwickeln, würde sich auch hier die Einstufung der Varianten verändern und es müsste eine grundsätzlich andere Bewertung der verkehrlichen Erschließung erfolgen.

Damit ist eine sinnvolle Trassenvariante nicht in die Abwägung einbezogen worden. Dies stellt aus Sicht des Kreises einen eindeutigen Mangel der Unterlagen dar.

Zum Erhalt der Bestandstrasse für den Nahverkehr hat der Kreis Ostholstein eine Untersuchung beauftragt, die ihnen bekannt ist. Hier wird deutlich, dass der Erhalt der Bahnstrecke davon abhängig ist, ob sich entweder DB Netze oder ein anderes Unternehmen findet, das die Strecke übernimmt. Dies könnte zum Beispiel auch der Kreis selbst sein. Damit ist eine Entwidmung der Strecke durch DB Netze nicht möglich und der Erhalt der Strecke realistisch. Dies widerspricht der Einschätzung der DB Netze in den Antragsunterlagen.

2. Fehlerhafte Einbeziehung und Bewertung der Auswirkungen hinsichtlich des von den Planungen ausgehenden Lärms

Zur Abschätzung des von dem Vorhaben ausgehenden Lärms und den damit verbundenen Auswirkungen auf die im Bereich der alternativen Trassen wohnenden und arbeitenden Menschen sowie der sich dort aufhaltenden Touristen ist eine schalltechnische Untersuchung (Band 7, Anlage 10) erarbeitet und zur Grundlage gemacht worden.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung fließen zum einen in die Auswirkungen auf das „Schutzgut Mensch“ im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie und zum anderen in den raumordnerischen Belang „Erholung und Tourismus“ ein. Damit kommt einer methodisch sauberen Abarbeitung der Lärmauswirkungen eine besondere Bedeutung zu.

Grundsätzlich ist bei der methodische Vorgehensweise kritisch zu hinterfragen, dass bei der Darstellung der Lärmauswirkungen planerisch 6 Meter hohe Lärmschutzwände in die Berechnung einbezogen wurden. Bei einer Prüfung von Betroffenen durch Lärmimmissionen auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens hätten zur Ermittlung der Betroffenen bei den verschiedenen Varianten die Schutzfälle ohne Lärmschutzwände ermittelt und als Grundlage für die Variantenabwägung herangezogen werden müssen. Denn unter Berücksichtigung von Lärmschutzwänden werden zwar die nach entsprechenden gesetzlichen Grundlagen zulässigen Grenzwerte

eingehalten – es ist aber unstrittig, dass mehr Lärm auf die Betroffenen auch bei Einhaltung der Grenzwerte zukommt. Am raumverträglichsten unter Lärmgesichtspunkten kann eigentlich nur eine Trassenvariante sein, durch die möglichst wenig Menschen durch Lärm beeinträchtigt werden. Das zu einem späteren Zeitpunkt im Planfeststellungsverfahren die bei der ausgewählten Trasse betroffenen Menschen durch aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen zu schützen sind, ist selbstverständlich und fester Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Insofern ist die Aussage auf Seite 23 (Band 7, Anlage 10) der schalltechnischen Untersuchung von besonderer Bedeutung, in der es heißt: „Aus schalltechnischer Sicht ergibt sich als Vorzugsvariante die Variante 1.1 (E-Variante). Dies zeigt sich für nahezu alle betrachteten Lastfälle“. Betrachtet man den Lastfall FSA (Freie Schallausbreitung) ergibt sich sogar eine deutlich vorteilhaftere Einstufung der Varianten 1.3 und 1.4 (X-Trassenvarianten). Dazu heißt es auf Seite 23 (Band 7, Anlage 10): „Bei freier Schallausbreitung stellen diese Varianten (1.3 und 1.4) jedoch die günstigere Lösung gegenüber den Varianten 1.1 und 1.2. dar, ...“. Diese Betrachtungsweise muss aus Sicht des Kreises die wesentliche Grundlage für die Einstufung der Varianten unter Lärmgesichtspunkten sein.

Denn bei den Berechnungen unter Berücksichtigung von Lärmschutzwänden ergibt sich bei der Ermittlung der Schutzfälle eine Ungleichbehandlung der Varianten. Da die „planerischen Lärmschutzwände“ von den Gutachtern nur in verdichteten Siedlungsbereichen vorgesehen wurden und bei Varianten, die durch weniger verdichtete Bereiche oder Außenbereiche führen (z.B. X-Trasse im südlichen Bereich zur Umfahrung von Bad Schwartau) nicht berücksichtigt wurden, führt diese Vorgehensweise zu einer Vielzahl betroffener Geschosse in dünn besiedelten Bereichen. Dagegen wird der Ausbau der Bestandstrasse – die z.T. direkt durch Siedlungsbereiche führt – positiver bewertet. Ein solcher Variantenvergleich unter ungleichen Bedingungen verzerrt das Ergebnis und ist nicht sachgerecht, da im Ergebnis einige siedlungsnahen Trassenabschnitte positiver eingestuft werden als siedlungserne Varianten.

Darüber hinaus gibt es aus Sicht des Kreises weitere Kritikpunkte an den schalltechnischen Untersuchungen. Wesentliche Annahmen in den Untersuchungen sind nicht sachgerecht und führen zu einer falschen Bewertung. Dies sind im Einzelnen:

- falsche Berechnung der Anzahl der Schutzfälle
- Beschränkung der Beurteilung auf den Nachtzeitraum
- falsche Einstufung von Baugebieten.

Ein erheblicher Mangel in der Methodik der Schalltechnischen Untersuchung ist das herangezogene Kriterium zur Bewertung der Varianten. Es wird abgestellt auf die „Anzahl der von Immissionsgrenz- oder Orientierungswertüberschreitungen betroffenen Geschosse von Wohngebäuden“ (SU, S. 4). Diese Methodik kann zu fehlerhaften Ergebnissen führen, denn danach wäre z.B. das Dachgeschoss eines kleinen Einfamilienhauses dem Vollgeschoss eines großen Mehrfamilienhauses gleichgesetzt, was zu einer Überbewertung von Einfamilienhausgebieten führt. Insbesondere der Vergleich von Trassen durch vorwiegend mit kleineren Baukörpern (etwa Einfamilienhäusern) bebauten Bereichen und solchen Trassen durch vorwiegend mit größeren Baukörpern (etwa Mehrfamilienhäusern oder Hotels) bebauten Gebieten kann zu fehlerhaften Bewertungen führen. Denn in Einzelhausgebieten sind weniger Betroffenheiten zu vermuten als in Gebieten mit Mehrfamilienhäusern und Hotels etc.. Deshalb stellt die (auch in der Rechtsprechung des BVerwG, vgl. Urt. v. 09.07.2008

– 9 A 5.07) anerkannte und insbesondere vom Eisenbahnbundesamt (EBA) vorgegebene Methode zur Variantenbewertung richtigerweise auf die Anzahl der „Schutzfälle“, d.h. die Zahl der Nutzungseinheiten bzw. Wohneinheiten in den jeweils betroffenen Gebieten ab (vgl. EBA, Hinweise zur Erstellung schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen, Ausgabe 1/2010, S. 13).

Dass die gewählte Methodik der Gutachter der DB Netze fehlerhaft ist, zeigt sich auch daran, 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 (SU, S. 4). Dies kann nicht richtig sein. Denn insbesondere in Gebieten mit touristischer Funktion, d.h. in Erholungs- und Kuranlagen sind der Schutz der Außenbereiche und damit die Einhaltung der Tagwerte maßgeblich. Eine Beschränkung der schalltechnischen Untersuchungen auf die Beurteilung des Nachtzeitraums führt dazu, dass touristisch genutzte Gebiete und Kuranlagen nicht entsprechend gewichtet werden. Dies kann zu einer Fehlbewertung im Zuge der Identifikation der Vorzugsvariante unter schalltechnischen Gesichtspunkten führen. Und noch ein 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 Lärmschutzeinheiten 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). Zwar zitieren die Gutachter der DB Netze die Hinweise des EBA, folgen diesen allerdings nicht, so dass erhebliche Fehler in der Bewertung der verschiedenen Varianten entstehen.

Die Festlegung der immissionsschutzrechtlichen Schutzbedürftigkeit ist zu überarbeiten: 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 dies 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, Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts nicht überschritten werden dürfen. In Sondergebieten, die der Erholung dienen, nämlich Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete und auch Campingplatzgebiete wird – entgegen der Auffassung der Gutachter der DB Netze, die für Campingplatzgebiete von einem Mischgebiet ausgehen – ein dem allgemeinen Wohngebiet vergleichbarer Schutz als angemessen angesehen (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.).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine fehlerhafte Methodik und falsche Annahmen zu einer positiveren Bewertung von siedlungsnahen Trassenvarianten führen und siedlungsf fernere Varianten ungünstiger eingestuft werden.

Auf Seite 24 der schalltechnischen Untersuchung (Band 7, Anlage 10) wird über mehrere Seiten hinweg ein Vergleich mit dem Planfall 0 vorgenommen. Es wird nicht deutlich, zu welchem Zweck dies erfolgt ist und ob und wie dieser Vergleich in die Umweltverträglichkeitsprüfung (Schutzgut Mensch) und die Prüfung der raumordnerischen Belange (Erholung und Tourismus) eingeflossen ist. Dies ist aber von großer Bedeutung für die abschließende Bewertung.

3. Falsche übergeordnete Gesamtbewertung der Raumverträglichkeit

Die Raumverträglichkeitsuntersuchung beginnt auf Seite 744 (Band 1) mit der Beschreibung der methodischen Vorgehensweise und mündet in die übergeordnete Gesamtbewertung (Seite 817, Band 1). Einbezogen in die Untersuchungen werden nur die Varianten 1A (Bestandstrasse), A (Umfahrung Ostseebäder östlich der A 1), E (Umfahrung Ostseebäder westlich der A1) und X (Umfahrung weiterer Gebiete).

Wie schon unter Punkt 1 angesprochen, hätten an dieser Stelle auch die 2+1-Varianten als Alternative mit in die Prüfungen und Bewertungen eingestellt werden müssen. Der Vorteil einer 2+1-Variante liegt in der Tatsache, dass die raumordnerischen Nachteile der ortsfernen Trassen (A, E oder X) mit den neuen Bahnhöfen weit von den Ortsmittelpunkten entfernt, sämtlich nicht auftreten. Gerade diese Nachteile führen aber zu negativen Bewertungen bei einer Vielzahl der betrachteten Belange. Als Beispiele hierfür seien genannt:

Einzelbelang	Betroffenheit
Ordnungsräume	„Für die <u>Bahnhöfe und Haltepunkte</u> innerhalb des Ordnungsraums hat die umgesetzte Variante entscheidenden Einfluss auf deren Anbindung. Bei der Umsetzung der Variante 1A ist mit einer verbesserten Anbindung der Ortschaften Ratekau, Timmendorfer Strand und Scharbeutz hinsichtlich des Personenverkehrs zu rechnen. Für Timmendorfer Strand bedeuten die Varianten A, E und X eine Verlegung der Haltestellen von den Ortschaften weg, sodass es zu einer schlechteren Erreichbarkeit und damit Anbindung innerhalb des Ordnungsraum Lübeck kommt. Auch für Scharbeutz ist eine negative Nachfrageentwicklung bei Umsetzung der Varianten A, E und X prognostiziert, da die Haltestellen in einiger Entfernung zur Ortschaft geplant sind und sich damit auch hier die Anbindung gegenüber dem Status Quo“ [verschlechtert] (S. 751, Bd. 1).
Zentrale Orte	„Die vier alternativen, neu geplanten <u>Haltepunkte</u> (bei Variante 1A, E und zwei Alternativen für die Variante X) in Ratekau erschließen neue Fahrgastpotenziale, u.a. weil sich die Fahrtzeit nach Lübeck auf 8 Minuten verkürzt“ (vgl. ETC TRANSPORT CONSULTANS GMBH, 2012 –Anlage 8). „Durch die bessere Erreichbarkeit wird das Oberzentrum

	Lübeck in seinem Status weiter verstärkt“ (Seite 753, Bd.1).
Ländliche Räume	„Die Prognosen der Fahrgastentwicklung für Neustadt i.H. und Oldenburg i.H. liegen weitgehend beim Status Quo, was keine Änderungen in der Qualität der Anbindung signalisiert. Die Umsetzung der Variante 1A bedeutet eine Zunahme der Ein- und Aussteiger an den <u>Haltepunkten</u> Timmendorfer Strand und Lensahn, was auf eine leichte Steigerung der Nachfrage im Urlaubs- und Ausflugsverkehr zurückgeführt wird“ (ETC TRANSPORT CONSULTANS GMBH, 2010, S. 29, 40 – Anlage 8). „Verbesserungen in der Erreichbarkeit und Anbindung sind eher auf die kürzeren Fahrzeiten und die höheren Taktzeiten zurückzuführen als auf eine verbesserte Lage der Haltestellen“ (Seite 757, Bd.1).
Erholung und Tourismus	„Die realisierte Variante beeinflusst das Fahrgastaufkommen entscheidend. Die Varianten A, E und X sehen <u>Haltepunkte</u> in einiger Entfernung der Siedlungen Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug (nur Variante E), Lensahn (nur Variante X) und Großenbrode (nur Variante X) vor, sodass bei diesen Varianten von einem Rückgang der Ein- und Aussteiger gegenüber dem Status Quo von 10 bis zu 50 % ausgegangen wird“ (ETC TRANSPORT CONSULTANS GMBH, 2012, S. 63 – Anlage 8). „Bei der Umsetzung der Variante 1A, einer entsprechend verkürzten Fahrtzeit und der angedachten Angebotsausweitung geht die ETC TRANSPORT CONSULTANS GMBH von einer deutlichen Steigerung des Fahrgastaufkommens aus, wobei die grenzüberschreitenden Fahrgäste einen Großteil des Zuwachses ausmachen werden“ (S. 63 – Anlage 8). „Aus touristischer Sicht ist damit bei Umsetzung der Variante 1A von einer besseren Erreichbarkeit der Urlaubsorte und touristischer Einrichtungen (SeaLife-Center in Timmendorfer Strand) entlang der Bahnstrecke auszugehen, wodurch dem Grundsatz 3.7.1 (3) einer guten verkehrlichen Anbindung entsprochen wird“ (vgl. auch Kapitel 4.3.5.1) (S. 770, Bd.1).
Wirtschaft	„Positive Auswirkungen bei Umsetzung der Trasse 1A wären eine verbesserte Erreichbarkeit der Ortschaften entlang der Bahnlinie mit dem <u>öffentlichen Verkehr</u> als auch die Verbindung über die FBQ nach Dänemark. Über eine mögliche Haltestelle Sierksdorf Hansapark könnten neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden“ (ETC TRANSPORT CONSULTANS GMBH, 2012 – Anlage 8) (Seite 774, Bd.1).
ÖPNV	„Die Varianten E, A und X verschlechtern 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 <u>Öffentlichen Personennahverkehr</u> [LEP 1.3.3 und 3.4.5 (2)]. Aus verkehrstechnischer Sicht ist die Bestandstrasse 1A einschließlich der Anbindung von Sierksdorf bzw. Sierksdorf Hansapark zu bevorzugen. Nur so ergibt sich die Möglichkeit für die Gemeinden und Städte entlang der Schienenhinterlandanbindung von deren Ausbau zu profitieren und besser erreichbar zu

	sein“ (vgl. ETC TRANSPORT CONSULTANS GMBH, 2012, S. 63 – Anlage 8) (Seite 786, Bd.1).
Schienenverkehr	„Damit ist die Variante 1A die Variante mit den meisten positiven bzw. geringsten negativen Auswirkungen auf das <u>Fahrgastaufkommen</u> , inklusive der Nutzung durch Pendler, so dass Variante 1A hier zu bevorzugen ist“ (Seite 790, Bd.1).
Straßenverkehr	„Um eine Verlagerung des Pendlerverkehrs auf die Schiene zu erreichen, ist eine gute Anbindung der <u>Haltestellen</u> an die entsprechenden Ortschaften zu gewährleisten“ (vgl. ETC TRANSPORT CONSULTANS GMBH, 2012 – Anlage 8) (Seite 791, Bd.1).
Bildungseinrichtungen	„Da die Variante 1A nur für Oldenburg i.H. eine Verlegung der <u>Haltestelle</u> vorsieht, sind die Haltestellen Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Neustadt i.H., Lensahn und Großenbrode durch den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung insgesamt besser erreichbar, da sich Taktzeiten und Fahrtenlänge verbessern (vgl. auch Kapitel 4.3.5.1). Entsprechend verbessert sich auch die Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen gegenüber dem Status Quo, unabhängig von ihrer Lage“ (Seite 799, Bd.1).

Die oben genannten Beispiele machen deutlich, dass in fast jedem raumordnerischen Belang die Tatsache, dass die Bahnhöfe bei den Trassen A, E und X außerhalb der Ortschaften liegen, von größter Bedeutung für die Einstufung sind, die sich in dem Schema auf Seite 817 widerspiegelt. Wäre in diesem Fall eine 2+1-Variante in die Überlegungen mit einbezogen worden, hätte sich eine deutlich veränderte Bewertung und Einstufung der Varianten ergeben – mit entsprechenden Auswirkungen auf die aus Sicht der raumordnerischen Belange auszuwählende Vorzugsvariante.

Neben der fehlerhaften Bewertung der raumordnerischen Belange durch die Nicht-einbeziehung möglicher 2+1-Varianten beinhaltet diese auch noch Fehler durch eine willkürliche Gleichgewichtung der Kriterien. So findet in der Bewertungstabelle und der Interpretation keine explizite Gewichtung der unterschiedlichen raumordnerischen Belange statt. Mit einem Gewichtungsfaktor könnte die unterschiedliche Bedeutung des jeweiligen raumordnerischen Belanges (z.B. anhand der jeweiligen regionalökonomischen Bedeutung) für die betroffene Region berücksichtigt werden. Eine Gleichgewichtung beispielsweise von „Forstwirtschaft“ und „Erholung & Tourismus“ spiegelt nicht die unterschiedliche raumordnerische und ökonomische Bedeutung der beiden, exemplarisch genannten, Belange für die Region wider. Dies wird z.B. auch bei Gleichgewichtung der Belange „Bildungseinrichtungen“ und „Erholung und Tourismus“ deutlich, zumal die Bildungseinrichtungen lediglich hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit mit dem ÖPNV untersucht wurden. Auch hier hätte eine sachlich gebotene Gewichtung zu einer anderen Einstufung und Gesamtbewertung geführt.

Zumindest in Teilbereichen wird die Bewertungstabelle einschließlich der Interpretation ohne Interdependenzen / Wirkungszusammenhänge zusammenfassend interpretiert. In der zusammenfassenden Interpretation der Bewertungstabelle (S. 817) wird die Variante 1A mit Ortsdurchfahrt der Seebäder als die Variante mit den „größten positiven Auswirkungen auf die einzelnen Sachgebiete“ bewertet. Bei der Variante 1A werden die Auswirkungen auf „Erholung & Tourismus“ deutlich negativ (--) und bei „Wirtschaft“ positiv (+) bewertet. Berücksichtigt man aber, dass mindestens 30% aller Arbeitsplätze (und Wertschöpfung) in der Region direkt oder indirekt vom Tou-

rismus abhängen, kann bei Variante 1A das Themenfeld "Wirtschaft" regionalökonomisch kaum positiv (+) bewertet werden, wenn die Betroffenheit des regionalen Tourismus deutlich negativ eingeschätzt wird (--). Durch den Tourismus werden auch vor- und nachgelagerte Betriebe der Region (Handwerk, Einzelhandel...) ausgelastet.

In der schriftlichen Auswertung der raumordnerischen Belange der Bewertungstabelle ab Seite 807 (Band 1) wird methodisch nicht erörtert, ob eine sehr negative Bewertung zum Ausschluss dieser Alternative führen müsste (faktisches Ausschlusskriterium): Es wäre angemessen, Trassenvarianten, die bei einem Belang / Wirkungsbereich solch gravierende Konflikte erzeugen, dass sie mit stark negativ (--) bewertet werden, nicht weiter zu verfolgen. Dies würde bei vorliegender Bewertungstabelle zu einem Ausschluss der Variante 1A und Variante X führen.

Die Bewertungstabelle auf Seite 817 (Band 1) gibt die übergeordnete Gesamtbewertung der raumordnerischen Belange wieder. Leider ist in dieser Tabelle nicht die sonst gewählte Abschnittsbildung eingeflossen (siehe auch Punkt 6.1), die aber aus Sicht des Kreises auch an dieser Stelle geboten wäre.

In der folgenden Tabelle ist beispielhaft für den Abschnitt 1 von Bad Schwartau bis Neustadt zusätzlich eine Gewichtung der raumordnerischen Belange (Spalte 3) und eine 2+1-Variante – beispielhaft in Verbindung mit der Variante E (2E+1, Spalte 8) - eingefügt worden. Außerdem sind einige Bewertungen angepasst worden hinsichtlich ihrer Ausprägung (z.B. Bildungseinrichtungen und Tourismus; siehe dazu auch die gesonderten Punkte). Dies müsste konsequenterweise auch mit den möglichen Kombinationen 2A+1 und 2X+1 gemacht werden, um ein vergleichbares Ergebnis zu erzielen. Aber allein dieses Beispiel macht deutlich, wie sich unter Berücksichtigung der genannten Faktoren die Gesamtbewertung der Varianten und die daraus folgende Ermittlung der Vorzugsvariante verändert.

Würde man nun noch eine doppelt negative Beurteilung wie ein Ausschlusskriterium einstufen, so würde zumindest die Variante 1A herausfallen, da sie in einem Belang mit hohem Gewicht diese Wertung hat.

Abschnitt 1							
Raumordnung	raumordnerischer Belang	Gewicht	1A	A	E	X	2E+1
Raumstruktur	Ordnungsräume	15%	+	+/-	+/-	+/-	+
	Zentrale Orte		+	+/-	+/-	+/-	+
	Siedlungsachsen		+	+/-	+/-	+/-	+
	Ländliche Räume		+	+/-	+/-	+/-	+
	Freiraum		+/-	-	-	--	-
Wirtschaft	Tourismus&Erholung	40%	--	+/-	+/-	+/-	++
	Wirtschaft		-	+	+	+	+
	Rohstoffabbau						
	Landwirtschaft		+/-	-	-	-	-
	Forstwirtschaft		+/-	+/-	+/-	-	+/-
Verkehr	ÖPNV	35%	+	-	-	-	++
	Schieneverkehr		++	++	++	++	++
	Straßenverkehr		+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Radverkehr		+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Schifffahrt und Häfen		+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Luftverkehr						
Daseinsvorsorge	Hochwasser und Küstenschutz	10%	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Bildungseinrichtungen		+	+/-	+	+/-	++
	Trinkwasserversorgung						
	Abwasserbeseitigung						
	Abfallwirtschaft						
	Windenergie						
	Solarenergie						
	Konversion, Altlasten						
	Katastrophenschutz, Altlasten						

Weiterhin muss angemerkt werden, dass im Gegensatz zur Prüfung der Umweltverträglichkeit bei der raumordnerischen Beurteilung keine Abschnittsbildung in der Bewertungstabelle berücksichtigt wurde. Deshalb fehlen auch im Abschnitt 4 beim Hauptvergleich unterschiedliche Alternativenkombinationen zwischen den Varianten X und 1A. So könnte die Variante 1A bis Großenbrode mit der Umfahrung Großenbrodes kombiniert werden (Variante X). Dies ist aber in der Bewertung und Einstellung der Variantenkombinationen in der Prüfung nicht berücksichtigt (Hauptvergleich Abschnitt 4, Seite 659 ff, Bd.1), obwohl sich diese Kombination an dieser Stelle anbietet. Eine entsprechende Abschnittsbildung und Alternativkombination im Abschnitt 4 sollte daher dringend nachgeholt werden und in der raumordnerischen Beurteilung Berücksichtigung finden.

Für die gemeindliche Entwicklung ist ein spezielles Gutachten gefertigt worden. Leider finden die Ergebnisse dieses Gutachtens keinen Eingang in die Bewertung. Dort ist die Variante X als günstigste bewertet worden (natürlich ohne Berücksichtigung der 2+1- Varianten). Auch dies ist aus Sicht des Kreises Ostholstein ein Defizit und müsste nachgearbeitet werden, um eine sachgerechte Gesamtbeurteilung zu ermöglichen.

4. Falsche Bewertung des Tourismus im Rahmen der Raumverträglichkeitsuntersuchung

Der Tourismus als ein wichtiger Wirtschaftszweig im Kreis Ostholstein fließt in die Bewertung im Rahmen der raumordnerischen Belange ein. Ab Seite 765 (Band 1) werden unter der Kategorie „Erholung und Tourismus“ folgende Betroffenheiten untersucht:

- Betroffenheit bezüglich Erreichbarkeit und Wartezeiten
- Betroffenheit bezüglich Belastungen durch Bahnlärm
- Betroffenheit der touristischen Wertschöpfung
- Betroffenheit der Kurorte.

Als Grundlage für die touristische Bewertung werden die Ergebnisse des touristischen Sondergutachtens herangezogen (Sonderuntersuchung „Prüfung möglicher positiver und negativer Wirkungen auf die touristischen Belange im Kreis Ostholstein“, Band 15, Anlage 14). Dafür wiederum sind Grundlage die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung (Band 7, Anlage 10). An der Methodik und den Ergebnissen dieser Untersuchung ist vor dem Hintergrund, dass dort zur Ermittlung der Lärmauswirkungen auf die Siedlungsbereiche schon planerisch Lärmschutzwände berücksichtigt wurden, erhebliche Kritik anzubringen. Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Punkt 2.

Nach Ansicht des Kreises Ostholstein weist das touristische Gutachten einige Schwächen und Fehler auf. Bei einer entsprechenden Berücksichtigung hätte dies Auswirkungen auf die Bewertung im abschließenden Bewertungsschema (Seite 817, Band 1) gehabt. Im Einzelnen ist anzumerken:

In Kapitel 3 erfolgt u.a. eine umfassende Bestandsaufnahme der Beherbergungs- und Freizeitinfrastruktur. Diese stellen auch die in der Sonderuntersuchung bewerteten Wirkungsbereiche der unterschiedlichen Bahntrassen dar.

- Eine Systematisierung der Angebote und Aktivitäten (Wirkungsbereiche) nach;
 - a) „Lärmempfindlichkeit“ (z.B. über Outdoornutzung und Verweildauer) und
 - b) „Bedeutung für den Tourismus“ (z.B. über %-Anteil der Aktivitätsausübung pro Aufenthalt), würde eine differenzierte Gesamtbewertung erleichtern (z.B. Stranderlebnis hat hohe Lärmempfindlichkeit bei äußerst hoher Bedeutung für den regionalen Übernachtungs- und Tagestourismus). Eine „Saldierung“ von positiven und negativen Auswirkungen auf unterschiedliche Wirkungsbereiche ist nur bei Gewichtung der Bedeutung der jeweiligen Wirkungsbereiche möglich.
- Eine Ergänzung um touristische Fokussierungspunkte (mit Outdoor-Schwerpunkt) wie Promenaden, Fußgängerzonen sowie Ausflugs-gastronomie, Biergärten als wichtiger Bestandteil des gesamt-touristischen Leistungsportfolios wäre sinnvoll (gastronomische Angebote werden in Karten dargestellt, jedoch nicht bei der Bestandsaufnahme (Kapitel 3) und Auswirkungsbewertung (Kapitel 5)).
- In Abschnitt 3.5.5 erfolgt eine Hochrechnung des Tagesausflugsvolumens. Die angewendete Methode ist (wie auch die Verfasser selbst bekräftigen) unspezifisch und dürfte von den realen Zahlen deutlich abweichen. Jedoch werden die

Daten zum Tagesausflugsvolumen nicht weiter verarbeitet. Eine kleinräumige Verortung des Tagesausflugsvolumens wäre idealerweise ohnehin nicht auf Basis der lokalen Gästebettenzahl (über das Verhältnis Übernachtungen zu Tagesausflüge mit 1 zu 6,1 nach DWIF) zu verorten, sondern nach Aktivitätsbereichen der Tagesausflügler.

In Kapitel 5 und 6 erfolgt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen von Bahntrassenalternativen auf den Tourismus der Region. Es können folgende Anmerkungen getroffen werden:

- Bis auf die Zahl der lärmbelasteten Beherbergungsbetriebe und Gästebetten erfolgt die vergleichende Bewertung der Auswirkungen auf die Freizeitinfrastruktur primär qualitativ.
- Eine vergleichende Darstellung der tageszeitlichen Lärmbelastung wichtiger Tagesaktivitätsbereiche (insbesondere Strandabschnitte, touristische Fokussierungspunkte) nach Trassenalternativen findet nicht statt. Dies ist aber in direkter Form für den Tagestourismus und indirekt für den Übernachtungstourismus von erheblicher Bedeutung.
- Es fehlt zu Vergleichszwecken eine Darstellung des Szenarios „Status Quo“ mit den hierbei lärmbelasteten Gästebetten.
- Das Referenzszenario ist durchgängig der theoretische Planfall 0 (prognostizierter Verkehr 2025 auf vorhandenen Gleisen, ohne Ausbau). Mit dem Planfall 0 dürfte aufgrund der verstärkten Zugverkehre eine deutlich stärkere Lärmbelastung als heute im Status Quo verbunden sein. Dies bedeutet, dass vergleichende Bewertungen mit dem Planfall 0 durchweg positiver ausfallen, als Vergleiche mit dem Status Quo. Dieser Sachverhalt sollte zur adäquaten Einstufung der getroffenen Bewertungen in der Sonderuntersuchung sehr deutlich gemacht werden. Transparenzsteigernd wäre auch ein Vergleich mit dem Status Quo.
- Sind zum Zwecke spezifischer Bewertungen Veränderungen zum Status-Quo heranzuziehen, wie z.B. möglicherweise bei der Gefahr des Kurort- Prädikatsverlustes (ggf. gemessen an der Veränderungen der Lärmbelastung zu heute) oder evtl. bei Informationen zu vorbeugenden (privaten oder kommunalen) Handlungsmaßnahmen zur Vermeidung von Nachteilen, wäre die Darstellung (lärmbezogener) Auswirkungen unterschiedlicher Trassenvarianten zum Status Quo und nicht zum Planfall 0 notwendig.
- Da in den Tabellen nur die Gemeinden (mit lärmbelasteten Gästebetten) dargestellt werden, die eine Abweichung zum Planfall 0 aufweisen, ist ein durchgängiger Datenvergleich der Varianten (mit anderen Untersuchungen wie der Betroffenheitsanalyse oder weiterer Trassenvarianten) erschwert.
- Eine maximale Transparenz würde die tabellarische Gegenüberstellung lärmbelasteter Betten in allen potenziell betroffenen Gemeinden des Untersuchungsraumes für folgende Szenarien/Trassenvarianten ermöglichen:
 - Status Quo
 - Planfall 0
 - Touristische Vorzugsvariante

- Gesamtplanerische Vorzugsvariante
- Mögliche weitere Trassenvarianten (falls nicht in Sonderuntersuchung abgedeckt)

Zusätzlich wäre das Übereinanderlegen von Lärmkarten (nach gestaffelten dB(A)-Zonen) für alle oben genannten Trassenvarianten eine sinnvolle ergänzende Darstellungsform.

- Die Systematik der Vor-, Zwischen- und Hauptvergleiche führt teils zu einer schwierigen Lesbarkeit der Sonderuntersuchung (mit einer Vielzahl an Wiederholungen) und ist voraussichtlich der hohen Zahl an (auch kleinräumigen) Trassenvarianten geschuldet. Jedoch wird im Schlusskapitel 6 die gesamtplanerische Vorzugsvariante, ohne Bezug oder Vergleich zur touristischen Vorzugsvariante, mit dem Planfall 0 verglichen. Ein Gesamtfazit bzgl. touristischer und gesamtplanerischer Vorzugsvariante fehlt.
- Bei der Bewertung der unterschiedlichen Trassen konzentriert sich die Darstellung auf die Angebotsseite und deren potenzielle Betroffenheit. Folgende weiteren Kriterien würden eine Evaluierung unterstützen:
 - Hochrechnung der angebotsseitigen Betroffenheit auf die Nachfrage und Wertschöpfung (Übernachtungsgäste, Tagesgäste, Ausgaben, Wertschöpfung, Arbeitsplätze).
 - Bedeutung unterschiedlicher Motive (Besuchsanlässe) für einen SH-Ostsee-Urlaub und deren mögliche Beeinträchtigung durch das Bahnvorhaben (z.B. Bedeutung von „Ruhe“ oder „Stranderlebnis“ als Urlaubsmotiv aus Gästebefragungen).
 - Ex-Post-Untersuchung zu Auswirkungen von ähnlichen Bahnprojekten auf den regionalen Tourismus.
 - Darstellung von Wechselwirkungen zwischen touristischen Angebotsbereichen. Beispielsweise wird das Stranderlebnis als Kernmotiv für einen Urlaub / Tagesausflug in die Lübecker Bucht eingeschätzt. Bei Beeinträchtigung des Stranderlebnisses durch Lärmeinwirkung können auch eine Vielzahl weiterer Tourismusanbieter (z.B. Hotels außerhalb der Lärmbereiche) durch einen rückläufigen Gesamttourismus indirekt beeinträchtigt werden.
 - Gewichtung der Bedeutung unterschiedlicher Wirkungsbereiche / Angebotsfelder (bzw. deren Beeinträchtigung) für den Tourismus der Region. In der Sonderuntersuchung erfolgt eine weitgehend ungewichtete Behandlung der Betroffenheiten in den unterschiedlichen touristischen Wirkungsbereichen / Angebotsfeldern.
 - Hervorheben der zunehmenden Wettbewerbsintensität zwischen den Urlaubsregionen (insb. an Nord- und Ostsee) und somit Sensibilität gegenüber Beeinträchtigungen der Urlaubsqualität.
 - Einschätzung möglicher „Verlustquoten“ (ggf. mittels Befragungen oder Erfahrungen anderer Bahnprojekte in Tourismusregionen, wobei dies wie in der Sonderuntersuchung erwähnt in der Tat nur sehr schwierig und möglicherweise nur in Szenarien seriös möglich ist).

Ohne diese Zusatzaspekte ist eine Quantifizierung der touristischen Betroffenheit unterschiedlicher Trassenvarianten kaum möglich und qualitative Bewertungen unterliegen einer entsprechend hohen Unsicherheit.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Monetarisierung der touristischen Auswirkungen der verschiedenen Trassenvarianten unvollständig bzw. falsch erfolgt ist. So sind beispielweise die zahlreich in der Region vorhandenen Strandbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität und –empfindlichkeit ebenso nicht eingeflossen wie die Imageverluste durch Güterbahnverkehr in den Orten. Falsch bewertet ist z.B. die Bedeutung der Erschließung (Bahnhöfe) für den Tourismus vor dem Hintergrund, dass die überwiegende Anzahl der Touristen nicht mit der Bahn, sondern mit dem Pkw anreisen (über 90%). Ein weiteres Beispiel für die sachlich falsche Abwägung ist die hohe Wertigkeit der überörtlichen Radverbindungen (Mönchsweg/ Ostseeküstenradweg) im Verhältnis zur Bewertung der Strandbereiche.

Unter der Berücksichtigung dieser Aspekte und der Einbeziehung der veränderten Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung würde die Bewertung des raumordnerischen Belanges „Erholung und Tourismus“ dazu führen, dass die Variante 1A sehr viel schlechter als die Varianten A,E und X abschneiden würde. Die beispielhaft eingebrachte 2E+1-Variante würde hingegen deutlich besser eingestuft als die anderen Varianten.

Ein weiterer, nicht ausreichend berücksichtigter Aspekt ist die Beeinträchtigung der touristischen Attraktivität des Stadt- und Landschaftsbildes durch die bei einigen Varianten vorgesehenen extrem hohen Lärmschutzwände. Denn insbesondere bei Verwirklichung der direkt durch die Siedlungsbereiche verlaufenden Variante 1A (Ausbau der Bestandstrasse) werden zur Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte vielerorts über eine Länge von mehreren Kilometern Lärmschutzwände von bis zu 6 m Höhe vorgesehen. Diese meterhohen Wände werden trotz ihrer schützenden Funktion als optischer Störfaktor wahrgenommen. Sie schränken Sichtachsen und den Blick auf die Ostsee ein, wirken als „Abriegelung“ und stellen einen erheblichen Eingriff in das Siedlungsbild dar (s. hierzu auch im Anhang die Stellungnahme des Fachdienstes 6.63 zur Bauleitplanung bzw. zum städtebaulichen Gesamteindruck). Dieser Eingriff muss aus Sicht des Kreises auch in die Abwägung der Trassenvarianten einfließen und spricht für eine Variante in Bündelung mit der Autobahn, die ohnehin bereits als deutlich wahrnehmbare und z.T. durch Lärmschutzwände abgeschirmte Trennlinie besteht. Eventuell würde sich durch weitgehende Bündelung beider Infrastrukturen sogar in einigen Bereichen die Möglichkeit zur Realisierung eines gemeinsamen Lärmschutzes eröffnen, der Anwohner sowohl vor Autobahn- als auch vor Schienenlärm schützt. Im Sondergutachten Tourismus wird dieser Aspekt auf Seite 67 kurz angesprochen. Er findet aber keinen Eingang in die Bewertung.

Neben den im touristischen Gutachten getroffenen Aussagen, gefundenen Ergebnissen und angewendeten Methoden ist von entscheidender Bedeutung, in wie weit diese Ergebnisse Eingang in die Bewertung (Band 1) gefunden haben. Der Belang „Tourismus“ ist in die Raumverträglichkeitsuntersuchung als „Untersuchung der Einzelbelange der Raumordnung“ (Seite 759 ff, Band 1) eingeflossen. Dort ist die Unterkategorie „Erholung und Tourismus“ (Seite 765 ff, Band 1) gebildet worden.

Aus nicht nachvollziehbaren Gründen nimmt die Darstellung der touristischen Betroffenheiten ab Seite 769 praktisch keinen Bezug auf die in dem touristischen Sondergutachten dargestellten Auswirkungen des Vorhabens auf den Tourismus. Die im Sondergutachten auf Seite 6 getroffene Aussage „Die vorliegende Tourismusstudie ist als eigenständiges Sondergutachten zu verstehen, dessen Bearbeitungsrahmen im Hinblick auf den Tourismus deutlich über die im Funktionsbereich „Erholung“ in

der UVS behandelten Inhalte hinausgeht, dessen Inhalte aber Teil der von der Vorhabenträgerin vorzulegenden Unterlagen zum Raumordnungsverfahren sind“, beschreibt sehr treffend den Stellenwert der Studie. Die wenigen Aspekte, die im Bereich Tourismus aber tatsächlich Eingang in die Bewertung gefunden haben, sind in Tabelle 4.4-1 auf Seite 812, Band 1 dargestellt:

4.4.1 UMS ATU				
Erholung & Tourismus	(+/-) Wegfall des Bahnhofs Sierksdorf, verbesserte Anbindung der verbleibenden Bahnhöfe/HP (-) deutliche Lärmbelastung der Ortschaften durch den zusätzlichen Schienenverkehr, da touristisch attraktive Ortschaften direkt durchfahren werden (+/-) Beeinträchtigung des Landschaftsbilds und der Ortsbilder, Vorbelastung durch Bestandstrasse vorhanden	(-) Wegfall des Bahnhofs Sierksdorf, verschlechterte Anbindung der verbleibenden Bahnhöfe/HP (+/-) mäßige Lärmbelastung der Ortschaften durch den zusätzlichen Schienenverkehr, da touristisch attraktive Ortschaften umfahren werden (+/-) Beeinträchtigung des Landschaftsbilds und der Ortsbilder, Variante verläuft in Teilen parallel zur A 1	(-) Wegfall des Bahnhofs Sierksdorf, verschlechterte Anbindung der verbleibenden Bahnhöfe/HP (+/-) mäßige Lärmbelastung der Ortschaften durch den zusätzlichen Schienenverkehr, da touristisch attraktive Ortschaften umfahren werden (+/-) Beeinträchtigung des Landschaftsbilds und der Ortsbilder, Variante verläuft jedoch weitgehend parallel zur A 1	(-) Wegfall des Bahnhofs Sierksdorf, verschlechterte Anbindung der verbleibenden Bahnhöfe/HP (+/-) mäßige Lärmbelastung der Ortschaften durch den zusätzlichen Schienenverkehr, da touristisch attraktive Ortschaften umfahren werden (+/-) Beeinträchtigung des Landschaftsbilds und der Ortsbilder, Variante verläuft in Teilen parallel zur A 1

Vor diesem Hintergrund drängen sich folgende Fragen an die Gutachter der Tourismusstudie und die Vorhabenträgerin auf:

- Warum tauchen z.B. die Beeinträchtigungen der Strandbereiche in der Bewertung nicht mehr auf?
- Warum findet sich eine Monetarisierung der nachteiligen Auswirkungen im Tourismus nicht wieder?
- Warum werden die einzelnen Faktoren nicht gewichtet?
- Warum werden im touristischen Gutachten die Auswirkungen des Vorhabens mit dem Planfall 0 verglichen und nicht mit dem Ist-Zustand?
- Warum wurde ein touristisches Gutachten beauftragt, wenn die Ergebnisse nicht in die Bewertung einfließen?
- Warum spiegelt sich die Bedeutung des Tourismus im Belang „Wirtschaft“ nicht wider?

5. Falsche Schlussfolgerung hinsichtlich der Vorzugsvariante (Seite 825, Band 1)

Ab Seite 820 (Band 1) der Antragsunterlagen wird ein gesamtplanerischer Variantenvergleich als Ergebnis der Variantenempfehlungen aus UVS (Umweltverträglichkeitsstudie) und RVU (Raumverträglichkeitsuntersuchung) gezogen. Die summarische Bewertung der vier Varianten (ohne 2+1-Varianten) kommt hinsichtlich der Umweltverträglichkeit zu dem Ergebnis, dass die Variante 1A (auf Seite 821, Band 1 als 1.2 bezeichnet) nur geringe Vorteile gegenüber z.B. der Variante E (auf Seite 821, Band 1) im Abschnitt 1 hat. Im Einzelnen heißt es dazu (Seite 821, Band 1):

„Die Vorzugsvariante im Hauptvergleich in Abschnitt 1 bildet der Ausbau der Bestandstrasse (Variante 1.2). Bei dieser Variante wird im Vergleich zu den anderen Varianten die geringste Fläche in Anspruch genommen. Das wird bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Landschaft und Kultur- und Sachgüter deutlich. In Bezug auf den Menschen, einschl. der menschlichen Gesundheit weist die Vorzugsvariante 1.2 nur einen geringen Unterschied zur insgesamt zweitrangigen Variante 1.1 auf. Hinsichtlich der Lärmimmissionen liegt Variante 1.2 auch dort auf dem zweiten Platz. Mit einem geringen Abstand auf die Vorzugsvariante 1.2 folgt Variante 1.1, die im Bereich Bad Schwartau und Ratekau ebenfalls auf der Bestandstrasse verläuft, bevor sie nördlich von Ratekau auf eine neu anzulegende Trasse westlich parallel zur BAB

1 geführt wird. Die Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Schallimmissionen sind im Vergleich zu den anderen Varianten hier am günstigsten einzuschätzen. 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. Variante 1.3 ist mit geringem Abstand zur Variante 1.1 auf Platz 3 einzustufen. Variante 1.4 ist am ungünstigsten zu bewerten. Beim schutzgutübergreifenden Variantenvergleich zeigt sich, dass diese Neubauvariante mit Ausnahme der Schutzgüter Pflanzen und Wasser immer am schlechtesten abschneidet.“

Hinsichtlich der raumordnerischen Belange wird der Schluss gezogen (Seite 824, Band 1): „Im Gesamtergebnis der RVU ist der Ausbau der Bestandstrasse und damit die Umsetzung der Variante 1A aus Sicht der Raumordnung zu bevorzugen“. Bei deren Umsetzung sind die meisten positiven Auswirkungen auf die einzelnen Sachgebiete zu erwarten während die negativen Auswirkungen gleichzeitig am geringsten ausfallen“. Legt man nun die aus Sicht des Kreises Ostholstein veränderte Bewertung gemäß Punkt 3 zugrunde, dann würde zumindest die Variante 2E+1, ggf. aber auch andere 2+1-Varianten (2A+1 oder 2X+1) besser als die Variante 1A eingestuft werden.

Dies hätte zur Folge dass die von der Vorhabenträgerin auf Seite 825 (Band 1) getroffene planerische Gesamtbewertung nicht aufrecht zu halten ist. Dort heißt es: „Aus den Ausführungen wird deutlich, dass die Vorzugsvariante; der Ausbau der Bestandstrasse (Variante 1A) von UVS und RVU identisch sind“. Während die Varianten im Bereich der Umweltverträglichkeit nah beieinander liegen (zumindest 1A und 2E+1), hat beispielweise die Variante 2E+1 im Bereich der raumordnerischen Belange deutliche Vorteile gegenüber der Variante 1A. Dies hätte dazu führen müssen, in der Gesamtabwägung eine andere Entscheidung zu treffen.

6. Weitere Anmerkungen

6.1 Falsche Abschnittsbildung im Abschnitt 1

Unter dem Punkt 2.3 Trassenkombinationspunkte und Trassenabschnitte (Band 1, Seite 38 ff.) wird dargelegt, welche Trassenabschnitte gebildet wurden. Auf Seite 41 kommt es dann zur Trassenabschnittsbildung mit den Trassenabschnitten 1-4. Zur Begründung heißt es: „In Anlehnung an das erweiterte Handout zur Antragskonferenz (Juni 2010, Anlage 1) wurde der Untersuchungsraum und die Trassenalternativen in 4 Abschnitte unterteilt“. Diese Abschnittsbildung ist nach Ansicht des Kreises nicht in allen Bereichen sachgerecht und insbesondere in Abschnitt 1 nicht differenziert genug.

Nachvollziehbar ist eine Abschnittsbildung, wie sie der Abschnitt 2 darstellt, da es hier keine Untervarianten gibt. Allerdings führt die Tatsache, dass der Abschnitt 1 vom Ausgangspunkt gänzlich bis kurz vor Neustadt führt zu folgendem Ergebnis: Es werden 4 Hauptvarianten (1.1, 1.2, 1.3 und 1.4) auf dem ganzen Abschnitt miteinander verglichen. Auf dem ersten Teil von Bad Schwartau bis hinter Ratekau sind die Vorteile und Nachteile der Varianten anders als in dem Abschnitt von Ratekau bis kurz vor Neustadt. So können die positiven Bewertung bzw. die negativen Bewertungen nicht differenziert berücksichtigt werden. Eine Aufteilung des einen Abschnittes in 2 Abschnitte wäre daher hier sachgerecht gewesen. Im Ergebnis resultieren die sehr negativen Bewertungen der Varianten 1.3 und 1.4 im Wesentlichen auf den ne-

gativen Bewertungen im Abschnitt zwischen Bad Schwartau und Ratekau und nicht in dem folgenden Abschnitt. Bei differenzierter Betrachtung in zwei Abschnitten würden sich ggf. andere Einstufungen ergeben.

Als Folgerung dieses Mangels ist die Aufteilung des Abschnittes 1 in zwei Abschnitte zu fordern.

6.2 Fehlender Trassenkombinationspunkt in der Variante E

Ebenfalls im Abschnitt 2.3 werden die Trassenkombinationspunkte festgelegt und daraus Streckenabschnitte definiert. Zum Beispiel wird in Band 1, Seiten 42 und 43 deutlich, dass es einen Streckenabschnitt aus den Unterabschnitten 1A.1 + E1 + e2 + E3 gibt. Dies ist im Übrigen die Hauptvariante 1.1. Diese Variante verläuft westlich von Ratekau, schwenkt dann an die Westseite der Autobahn A1 und folgt dieser bis vor Neustadt. Eine Kombination über die Autobahn auf die Ostseite der Autobahn ist nicht definiert, weil hier ein Trassenkombinationspunkt fehlt. Umgekehrt ist dieser Trassenkombinationspunkt aber vorhanden (Trassenkombinationspunkt 06, Verschwenkung von der X-Trasse auf die E-Trasse zwischen Pansdorf und Ratekau).

Sofern ein solcher Trassenkombinationspunkt eingefügt würde, wäre eine Kombination der Abschnitte 1A.1+E1+1A.6 usw. möglich. Dies würde bedeuten, dass die Strecke westlich Ratekaus verlaufen würde, dann die Autobahn kreuzen und östlich dieser verlaufen würde. Damit wären z.B. die Beeinträchtigungen der Ortschaft Luschendorf erheblich zu verringern. Da dieser Trassenkombinationspunkt offensichtlich fehlt, ist diese Trassenkombination nicht untersucht worden.

6.3 Hauptvariantenauswahl im Abschnitt 4

In der Hauptvariantenauswahl des Abschnitts 4 (Band 1, 659 ff.) gibt es nur 2 Varianten, die modifizierte X- Trasse (4.2) und die Bestandstrasse (4.1). Die beiden Trassen treffen zwischen Neukirchen und Großenbrode aufeinander. Ein Übergang von der südlichen Bestandstrasse in die Umfahrung Großenbrodes ist mit der Bezeichnung X 1.2 in den Plänen enthalten. Der andere Übergang von der südlichen X-Trasse in die Bestandstrasse ist nicht in den Plänen vorhanden. Es fehlt somit auch ein Trassenkombinationspunkt und diese Kombinationen sind nicht in die Bewertung eingegangen. Aus Sicht des Kreises Ostholstein hätte zumindest die Prüfung der Kombination südliche Bestandstrasse und Umgehung Großenbrodes betrachtet werden müssen. Dies ist nicht erfolgt.

6.4 Berücksichtigung von Kompensation

In den Sondergutachten ist die Frage der Kompensation von negativen Auswirkungen nicht sachgerecht eingeflossen. Bei Eingriffen in die Agrarstruktur zum Beispiel können durch eine begleitende Flurbereinigung die negativen Auswirkungen ausgeglichen oder zumindest abgemildert werden. Dies ist zum Beispiel im Tourismus nicht möglich. Die negativen Auswirkungen im Tourismus zum Beispiel durch Lärmschutzwände, Imageverluste oder auch Beeinträchtigungen des Strandbetriebes lassen sich nicht ausgleichen und führen zu dauerhaften Beeinträchtigungen. Es hätte also in der Bewertung der einzelnen Kriterien ein Faktor für die Ausgleichbarkeit der

von dem Vorhaben ausgehenden negativen Auswirkungen eingefügt werden müssen. Diese hätte dann zu einer Veränderung der Bewertung in der Tabelle auf Seite 817 (Band 1) geführt. Beispielhaft sei hier die Bewertung in dem raumordnerischen Belang „Forstwirtschaft“ aufgeführt. Die Anschneidung eines Waldes führt hier zu einer – Bewertung, obwohl dieser Wald doch sicher ausgleichbar wäre.

6.5 Schalltechnische Untersuchung

Die Gutachter der DB Netze befassen sich auch mit der AVV Baulärm (SU, 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).

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. Allerdings liegt aktuell ein Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und FDP vom 25.09.2012 (BT-Ds. 17/10771) vor, der die Abschaffung des Schienenbonus vorsieht. Dies sollte hier bereits beachtet werden.

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.

6.6 Übernahme der bei den Kommunen anfallenden Kosten durch Kreuzungsbauwerke

Sofern die Bestandstrasse oder Teile davon ausgebaut werden, entstehen beim höhengleichen Ausbau der Kreuzungen mit Straßen in kommunaler Baulastträgerschaft gegebenenfalls erhebliche Kosten für die Kommunen. Dies resultiert aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Wie unter Punkt 8. der TÖB- Stellungnahme angesprochen, erwartet er, dass er als Straßenbaulastträger bei dem Projekt Schienenhinterlandanbindung im Falle von Maßnahmen nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetzes von Kosten vollständig freigestellt wird. Der Kreis unterstützt ebenfalls gleichlautende Forderungen der betroffenen Kommunen und fordert die Landesplanungsbehörde auf, in ihrem Raumordnungsbeschluss diesen Umstand zu würdigen.

Ergebnisse der TÖB- Beteiligung zum Raumordnungsverfahren Schienenhinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (ROV)

Zu den Planungen wurden nachstehende Fachbehörden des Kreises beteiligt:

- Bauleitplanung
- Verkehrsaufsicht
- Sicherheit und Ordnung
- Gesundheit
- Boden- und Gewässerschutz
- Naturschutz
- Regionale Planung
- Denkmalschutz
- Grundstücks- und Gebäudeservice
- Entwicklungsgesellschaft Ostholstein

Eine Stellungnahme der EGOH liegt nicht vor.

Nachfolgend aufgeführte Fachbereiche bitten um Berücksichtigung ihrer Belange:

1. Bauleitplanung

Entlang der bestehenden Bahntrasse haben die Städte und Gemeinden im Rahmen ihrer Planungshoheit zahlreiche Bauleitpläne aufgestellt. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne musste eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Belangen gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden. Zur Bewältigung der auf die Privatgrundstücke einwirkenden Schallimmissionen sind so diverse Schallschutzanlagen in unterschiedlicher Höhe entstanden, die auch die Außenbereiche der Grundstücke einschließlich der Terrasse schützen. Diese bestehenden Schallschutzmaßnahmen sind unter Beachtung des städtebaulichen Gesamteindrucks entstanden und berücksichtigen auch die privaten Interessen der angrenzenden Grundstückseigentümer in ihrer optischen Wirkung.

Um durch den Ausbau der Schienenanbindung für die feste Fehmarnbeltquerung erforderlichen Schallschutz gewährleisten zu können, ist zu prüfen, ob durch Schallschutzmaßnahmen von Höhen bis zu 6 m im Bereich der Siedlungen das Gebot der Rücksichtnahme verletzt ist. Verletzt ist das Gebot der Rücksichtnahme, wenn von der Lärmschutzmaßnahme eine be- und erdrückende Wirkung ausgeht. Eine derartige Wirkung kann sowohl durch die Höhe als auch durch die Länge entstehen. Insbesondere durch die Länge entsteht eine „Abriegelung“, die den angrenzenden Bewohnern die Vorteile ihrer offenen Bauweise nehmen kann und die Belichtung und Belüftung ihres Grundstücks verschlechtert. Dadurch wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität entscheidend vermindert.

Da eine Lärmschutzanlage im beabsichtigten Umfang vom Erscheinungsbild her viel monotoner ist als die in Siedlungen üblicherweise vorhandene Bebauung, wirkt sie als abstoßender Fremdkörper. Sie ist auch kein landschaftstypisches Bauwerk, wie etwa ein Deich, dessen –vergleichbare- Wirkung die Eigentümer angrenzender Grundstücke wegen seiner besonderen Funktion eher hinzunehmen bereit sind.

Daher wird aus der städtebaulichen Sicht des Kreises eine siedlungsferne Trasse, beispielsweise parallel zur Bundesautobahn, für den Personenfern- und Güterverkehr eher die Zustimmung der Bevölkerung finden. Um die gewachsenen Nahverkehrsstrukturen

weiterhin zu bewahren wird für den Personennahverkehr – insbesondere im Bereich der Bädergemeinden in der Lübecker Bucht zwischen Timmendorfer Strand und Neustadt i.H. - allerdings die Beibehaltung des bisherigen Schienennetzes mit seinen Bahnhöfen für sinnvoll erachtet, wie dies bei den 2+1-Varianten vorgesehen ist.

2. Verkehrsaufsicht

Bezüglich der vorgenannten Planungen bestehen aus meiner Sicht erhebliche verkehrsrechtliche und verkehrssicherheitsrelevante Bedenken.

Die zu erwartenden Schließzeiten an Bahnübergängen lassen sich laut Gutachten zur verkehrlichen Erschließung der Anliegergemeinden aus der Streckenhöchstgeschwindigkeit, dem Streckenfahrplan sowie der Bauart, Lage und technischen Sicherung des jeweiligen Bahnübergangs ermitteln.

Diese Grundlagen liegen aber im Rahmen des Raumordnungsverfahrens noch nicht vor. Weiterhin ist im Einzelfall noch nicht entschieden, welche Bahnübergänge aufgelassen, beibehalten oder durch ein Kreuzungsbauwerk ersetzt werden sollen.

In den Neubauvarianten sind keine Bahnübergänge vorgesehen.

Die Schließzeiten betreffen daher nur die Bestandstrasse. Die Schließzeit für Bahnübergangsanlagen beträgt gemäß der Richtlinie 815 der DB Netz AG („Bahnübergänge planen und instand halten“) maximal 240 Sekunden.

Die derzeit gemäß Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Zugzahlen betragen:

im Güterverkehr:	39 Zugpaare
im Personenfernverkehr:	11 Zugpaare
im Personennahverkehr:	19 Zugpaare im Abschnitt Lübeck – Neustadt 9 Zugpaare im Abschnitt Neustadt – Puttgarden

Für den Schienenpersonennahverkehr gibt es seitens der LVS Schleswig-Holstein (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH) Überlegungen, das Zugangebot gegenüber den im Bundesverkehrswegeplan unterstellten Zugzahlen auszuweiten um:

8 Zugpaare im Abschnitt Lübeck - Puttgarden
8 Zugpaare im Abschnitt Lübeck - Puttgarden
16 Zugpaare im Abschnitt Lübeck - Neustadt

Als Zugpaar bezeichnet man zwei Züge mit gleicher Zuggattung, die die gleiche Linie in entgegengesetzter Richtung befahren.

Die 75 Zugpaare auf dem Abschnitt Lübeck/Neustadt – Puttgarden und die 35 Zugpaare auf dem Abschnitt Lübeck – Neustadt ergeben demzufolge insgesamt 220 Züge.

Das bedeutet, dass die Bahnübergänge auf den Bestandstrassen im Abschnitt Lübeck-Puttgarden täglich von 150 Zügen und hinzukommend im Abschnitt Lübeck – Neustadt von 70 Zügen gekreuzt werden.

Auf der Bahnstrecke 1100 Lübeck – Puttgarden sind aktuell 39 Bahnübergangsanlagen vorhanden.

Bezogen auf die Schließzeiten für Bahnübergangsanlagen von maximal 240 Sekunden, beträgt die tägliche Schließzeit jeder Bahnübergangsanlage auf der Bahnstrecke 1100

im Abschnitt von Neustadt – Puttgarden insgesamt 600 Minuten (10 Stunden) und im Abschnitt Lübeck – Neustadt insgesamt 880 Minuten (14,66 Stunden).

Die Mehrzahl dieser Bahnübergänge befindet sich innerhalb geschlossener Ortschaften.

In Anbetracht der vorgenannten Schließzeiten wird es an allen Bahnübergangsanlagen im Zuge der Bestandstrasse zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen kommen. In der Zeit von März bis Oktober steht zu befürchten, dass die schon heute in der Hochsaison mehrfach auftretenden Verkehrsstaus an den einschlägigen Bahnübergängen sich auf die kompletten Ortschaften und das gesamte Umland ausdehnen.

Aufgrund der Tatsache, dass die Bahnübergänge im Abschnitt Lübeck – Neustadt rechnerisch alle sieben Minuten und im Abschnitt Neustadt – Puttgarden alle 9 Minuten für maximal vier Minuten geschlossen werden, ist ein geordneter Verkehrsfluss zukünftig nicht mehr möglich.

3. Sicherheit und Ordnung

Meine Belange sind auf dem Gebiet des Rettungsdienstes, des Feuerwehrwesens, des Katastrophenschutzes und der sonstigen Hilfeleistungen berührt. Dies wegen des auf der jetzigen Schienentrasse zwischen der Hansestadt Lübeck und Puttgarden aufgrund der Nutzung der Festen Fehmarnbeltquerung zunehmenden Zugverkehrs. Die Zunahme betrifft sowohl die Personenzüge als auch in erheblich stärkerem Maße die Güterzüge. Neben der Zunahme der Anzahl des Zugverkehrs spielt auch die Zunahme der Länge der Züge eine erhebliche Rolle.

Aufgrund der mit den Straßen vielerorts höhengleichen Bahnübergängen werden diese einerseits aufgrund der Zunahme der Züge wesentlich häufiger geschlossen und bleiben andererseits aufgrund der Zunahme der Länge der Züge erheblich länger geschlossen. Dies führt dazu, dass die Fahrzeuge von Rettungsdienst, Feuerwehr, Katastrophenschutz und sonstigen Hilfeleistern bei Einsätzen nicht mehr in der vorgeschriebenen Zeit den Einsatzort erreichen und damit Leib, Leben, Gesundheit und Sachgüter der sich im Kreis Ostholstein aufhaltenden Menschen gefährdet sind. Hinzu kommt, dass bei Rückkehr zum Standort und bei Fahrten ohne Eile (z.B. Krankentransporte usw.) die Einsatzbereitschaft durch den wesentlich größeren Zeitaufwand dazu führt, dass die Einsatzbereitschaft nicht mehr gewährleistet ist bzw. wesentlich verspätet hergestellt wird. In den Sommermonaten wird es aufgrund der längeren Staus vor den Bahnübergängen wegen der Verdreifachung der Einwohnerzahlen durch die Touristen und der damit verbundenen Zunahme des Straßenverkehrs zu weiteren erheblichen Zeitverzögerungen kommen.

Die jetzige Schienentrasse muss so hergerichtet werden, dass sie die Straßen nicht höhengleich kreuzt. Beispielhaft verweise ich auf die Streckenführung der A 1, die mit keiner der kreuzenden Straßen höhengleich ist. Soweit dies nicht auf der gesamten Strecke machbar ist, muss für die Schienenverbindung eine Trasse gefunden werden, bei der dies möglich ist.

4. Gesundheit

Als Grundlage der schalltechnischen Berechnungen dient die 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV, geänderte Fassung 2006) in Verbindung mit der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen „Schall 03“ (Ausgabe 1990).

Wie dem Sondergutachten zum Raumordnungsverfahren zu entnehmen ist, wurde bei der Berechnung der Planvarianten ein Abschlag von 3 dB(A) für die Lärmschutzmaßnahme „besonders überwachtes Gleis“ (BüG) sowie ein Schienenbonus von 5 dB(A) als Korrektur zur Berücksichtigung der geringen Störwirkung des Schienenlärms abgezogen. In der Summe ergibt dieses einen Gesamtbonus zur Berechnung von 8 dB(A).

Hinweis: Eine Veränderung des Schalldruckpegels um ca. 10 dB(A) wird etwa als doppelter bzw. halber Lautstärkeindruck empfunden.

1.) Schutzanspruch der Kurgebiete

Die im vorliegenden Verfahren betroffenen Kurgebiete werden bezüglich des Schutzanspruches einem reinen Wohngebiet gleichgesetzt. In der 16. BImSchV werden hierzu Werte von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) genannt. Einen höheren Schutzanspruch haben dagegen Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime, für die gemäß 16. BImSchV ein niedrigerer Pegel von tags 57 dB(A) bzw. nachts 47 dB(A) gilt. Dieser Schutzanspruch wurde im vorliegenden Raumordnungsverfahren jedoch nicht für die Kurorte angewandt.

Bei einem Vergleich mit der TA Lärm ist festzustellen, dass bei einer Bewertung nach TA Lärm Kurgebiete mit Krankenhäusern und Pflegeanstalten gleichgesetzt sind. Dieses würde in Analogie zum vorliegenden Fall bedeuten, dass für die Kurgebiete ein Schutzanspruch von tags 57 dB(A) und nachts 47 dB(A) gelten müsste.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch auf die Landesverordnung über die Anerkennung als Kur- oder Erholungsort (KurortVO) des Landes Schleswig-Holstein (2009) hinweisen, in der die Begriffsbestimmungen für Kurorte, Erholungsorte und Heilbrunnen des Deutschen Fremdenverkehrsverbandes e. V. als Grundvoraussetzung der Anerkennung genannt werden. Die Begriffsbestimmungen für die Prädikatisierung von Kurorten, Erholungsorten und Heilbrunnen des Deutschen Tourismusverbandes (2005) verlangt im Sinne eines ständigen Verbesserungsprozesses, alle Möglichkeiten moderner Lärmschutztechnik zu nutzen. In Kurgebieten sind weiterhin besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Mittags- und Nachtruhe der Kurgäste zu treffen. Somit wird auch hier auf ein höchst mögliches Maß an Lärmschutz verwiesen.

Zur weiteren Verdeutlichung dieses Ansatzes möchte ich auf einen Leitfaden des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit, des Sächsischen Staatsministeriums des Innern und des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft zur Bewertung des Lärmschutzes bei der Prädikatisierung von Kur- und Erholungsorten in der Fassung von 2005 hinweisen, in dem für Kurgebiete ein Richtwert von tags 57 dB(A) und nachts von 47 dB(A) festgeschrieben ist. Als Zielwerte wurden dort ein Tagesimmissionswert von 45 dB(A) und ein Nachtimmissionswert von 35 dB(A) vorgegeben, die im Rahmen einer langfristigen Entwicklungskonzeption erreicht werden sollen. Auch dieses spricht für einen höheren Schutzanspruch der Kurgebiete, gleichgesetzt mit Krankenhäusern, Schulen, Kurheime und Altenheime.

Frage 1:

- a) Warum wird für die betroffenen Kurgebiete nicht der erhöhte Schutzanspruch für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenpflegeheime mit tags 57 dB(A) und nachts 47 dB(A) aus der 16. BImSchV angesetzt?
- b) Mit welcher Begründung werden die Kurgebiete mit reinen Wohngebieten gleichgesetzt?

2.) Abschlag von 3 dB(A) für zusätzliche Lärmschutzmaßnahme „besonders überwachtes Gleis“ (BüG). Für die Lärmschutzmaßnahme „besonders überwachtes Gleis“ wird im vorliegenden Raumordnungsverfahren ein Abschlag von 3 dB(A) eingerechnet.

Durch das Umweltbundesamt wurde im Jahr 2003 ein Forschungsbericht „Weiterentwicklung der Prognoseverfahren der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)“ über die Schallemissionen u. a. an Betonschwellengleisen im Schotterbett mit der Maßnahme BüG veröffentlicht. Dabei wurde festgestellt, dass die anzuwendenden Vergleichswerte für Streckenabschnitte mit BüG beim schnellen Reiseverkehr teilweise eingehalten, teilweise aber auch überschritten werden. Bei den Zugarten Regionalbahn und Güterverkehr wurden die Vergleichswerte generell überschritten. Die Untersuchung ergab, dass nach dem Schleifen unter Praxisbedingungen nicht so geringe Werte wie erforderlich erreicht wurden.

Eine weitere Veröffentlichung des Umweltbundesamtes „Geräusche von Eisenbahnen“ (Texte 61/2003) kommt zu dem Ergebnis, dass der Zielwert für das BüG nur um 0,5 dB(A) unterschritten wird. Um im zeitlichen Mittel den Zielwert einhalten zu können, wäre demnach eine Überschreitung von ebenfalls nur 0,5 dB(A) zulässig. Im Mittel müsse deshalb alle 2 Jahre geschliffen werden. Die Eingriffsschwelle sei zu hoch angesetzt.

Frage 2:

- a) Wurden die Ergebnisse des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2003 gegebenenfalls durch aktuelle Studien widerlegt?
- b) Auf welcher Grundlage basiert der angewandte BüG-Wert von 3 dB(A)?

Hinweis für das Planfeststellungsverfahren:

In den „Hinweisen zum Schutz gegen Schienenlärm“ (Umweltbundesamt) wird darauf hingewiesen, dass die Informationspflicht über den Zustand des BüG in den Planfeststellungsunterlagen festgehalten sein sollte.

3.) Abweichende Zuglängen zu den Angaben der Schall 03

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgten nach der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV in Verbindung mit der Schall 03. In der Schall 03 werden für verschiedenen Zugarten mittlere Anhaltswerte für die Geschwindigkeiten und Zuglängen angegeben. Da die Geschwindigkeiten und Zuglängen seit dem in Kraft treten der Schall 03 in einem nicht unerheblichen Maß zugenommen haben, sollte dieses ggf. gesondert beachtet werden.

Frage 3:

- a) Gelten die vorliegenden Berechnungen auch für Züge, bei denen es zu einer Überschreitung der Geschwindigkeit oder Zuglänge von den Angaben der Schall 03 kommt? (Hinweis: hoher Anteil an Güterzügen erwartet)

4.) Angesetzter Korrekturwert für die Fahrzeugart ICE

In den Berechnungen wurde für die Fahrzeugart ICE ein Korrekturwert D_{Fz} von -2 dB(A) angesetzt. Im Forschungsbericht „Weiterentwicklung der Prognoseverfahren der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)“ (Umweltbundesamt 2003) wurde abschließend vermerkt, dass die zum damaligen Zeitpunkt neuen Zugarten ICE 3 und ICE-T im Vergleich zu den ICE 1 und 2 tendenziell höhere Schallpegelwerte ergaben. Folgende Gründe wurden hierfür genannt: Geänderte Antriebstechnik, so dass nicht mehr alle Räder mit Radabsorbieren bestückt sind. Teilweise sollen Radscheibenbremsen vorhanden sein. Bei den ICE-T-Zügen soll eine höhere Geräuschemission auf eine geringere Abschirmung der Drehgestelle, die durch die Neigetchnik bedingt ist, zurückzuführen sein. Im damaligen Forschungsvorhaben galt ein D_{Fz} von -4 dB(A). In den Berechnungen zum vorliegenden Raumordnungsvorhaben gilt ein D_{Fz} von -2 dB(A).

Frage 4:

Handelt es sich beim verwendeten D,Fz von -2 dB(A) im vorliegenden Raumordnungsverfahren um den aktuellen Korrekturwert für die Fahrzeugart und wo ist dieser begründet?

5.) Schienenbonus von 5 dB(A)

Für die Berechnungen wurde der in der 16. BImSchV genannte Schienenbonus von 5 dB(A) angesetzt. Dieser besagt, dass Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen erst dann gesetzlich erforderlich sind, wenn der Beurteilungspegel für Straßenlärm um 5 dB(A) überschritten wird. Er beruht auf sozialwissenschaftlichen Studien, die in den 1970/80er Jahren erstellt wurden und folgen der damaligen Annahme, dass Schienenlärm als weniger belastend wahrgenommen würde als Straßenlärm.

Da diese Annahme angesichts der hohen Zuwächse beim Schienengüterverkehr weder sachgerecht noch zeitgemäß ist, hat sich der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 19.11.2012 für eine Abschaffung des Schienenbonus für Schienenwege, deren Planfeststellungsverfahren nach Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenverkehrsweegeausbaugesetzes und des dazugehörigen Bedarfsplans eröffnet werden, ausgesprochen. Somit wird der Schienenbonus demnächst nicht mehr gelten.

In der nach Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm aufzustellenden Lärmkartierung wird ebenfalls kein Schienenbonus berechnet. Somit führt das vorliegende Raumordnungsverfahren zu einer höheren Belastung als durch eine Lärmkartierung erfasst würde.

Im Rahmen des Verbundprojektes „Deufrako – Railway noise“ (Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt, 2010) wurde festgestellt, dass der vorgenommene Vergleich der Aufwachwahrscheinlichkeit aufgrund von Bahn-, Straßen- und Fluglärm zumindest für den Güterverkehr zu keinem physiologisch begründeten Schienenbonus von 5 dB(A) führen kann. Es wurde weiterhin festgestellt, dass die von Bahnlärm betroffenen Personen insbesondere auf die Anzahl der Züge reagierten und nicht auf den Mittelungspegel. Bei den durch Güterzüge verursachten Lärmereignissen sind die Aufwachwahrscheinlichkeiten deutlich und signifikant höher als bei den durch Personenzüge erzeugten Lärmereignissen.

Eine Berechnung mit Schienenbonus entspricht meiner Auffassung nach nicht mehr dem Stand der Wissenschaft und sollte demzufolge auch nicht mehr eingerechnet werden.

Frage 5:

Ist die Berechnung des 5 dB(A) Schienenbonus insbesondere unter Beachtung der hohen Anzahl von Güterzügen, die vornehmlich in den Nachtstunden eingesetzt werden, und der bereits beschlossenen Abschaffung dieses Bonus durch den Deutschen Bundestag für zukünftige Planfeststellungsverfahren noch gerechtfertigt?

Allgemeine Hinweise:

Durch Lärmbelastungen erhöht sich das Risiko für Krankheiten des Herz-/Kreislaufsystems, des Magen-/Darmsystems und des Immunsystems. Studien zufolge kann es bei einem Dauerlärm von 30-40 dB(A) in den Nachtstunden sowie bei intermittierendem Lärm von 40-45 dB(A) bereits zu Änderungen der Schlaftiefe und der Tiefschlafdauer kommen. Ab einem intermittierendem Lärm >50 dB(A) kommt es zu Stress- und vegetativen Reaktionen (Herzfrequenz ...) sowie zu Aufwachreaktionen, die somit eine Erholungsphase während der Nachtstunden verhindern.

Im Hinblick auf den vorbeugenden Gesundheitsschutz für die betroffenen BewohnerInnen ist auf eine konsequente Einhaltung der geforderten Grenzwerte zu achten.

Ich möchte darauf hinweisen, dass der Tourismus einen sehr hohen Stellenwert für die vom Raumordnungsverfahren betroffene Region hat, was unter anderem in der Vielzahl an Erholungs- und Kurorten zu sehen ist. Sollte es durch das geplante Vorhaben zu einer starken Zunahme der Lärmbelastung kommen, könnte dieses zu negativen Auswirkungen auf den Tourismus führen.

5. Boden- und Gewässerschutz

Gewässerschutz

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegenüber der Planung.

Die Planung betrifft zahlreiche Wasserrechte. Es handelt sich dabei um Einleitungen von Niederschlagswasser gemäß §§ 8-10 Wasserhaushaltsgesetz (WHG), Bau und Betrieb von Abwasseranlagen gemäß § 35 Landeswassergesetz (LWG), Bau von Anlagen in und an Gewässern gemäß § 56 LWG und um die Umgestaltung von Gewässern gemäß § 67 in Verbindung mit § 68 WHG.

Durch die Konzentrationswirkung, die das dem Raumordnungsverfahren anschließende Planfeststellungsverfahren der Eisenbahnverwaltung entfaltet, werden alle betroffenen Wasserrechte ebenfalls planfestgestellt. Daher sollte die Qualität der Planunterlagen vergleichbaren Wasserrechtsverfahren entsprechen.

Aufgrund der Vielzahl der Varianten und damit potentiell betroffenen Wasserrechten können konkrete Aussagen erst in dem anschließenden Planfeststellungsverfahren erfolgen.

Oberflächengewässer

In den Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren sind nicht die Daten aus den Gewässerverzeichnissen mit aufgenommen worden. Es sollten für die weiteren Betrachtungen die Daten des Amtlichen Wasserwirtschaftlichen Gewässerverzeichnisses (AWGV) mit einfließen. Darin sind nicht nur die offenen Gewässer erfasst, sondern auch die Verrohrungen sowie die Punktbauwerke dargestellt. Ebenso sollten für weitere Betrachtungen die Schöpfwerksgebiete und die Deiche und Dämme aus den Anlagenverzeichnissen mit in die Betrachtungen aufgenommen werden.

Unter Kapitel 3.9 der AvZ, S.104, wird auf Datenlücken bei Fließ- und Stillgewässern hinsichtlich der Gewässerstrukturgüte und der biologischen und chemischen Gewässergüte hingewiesen. Soweit es sich um wasserrahmenrichtlinienrelevante Gewässer handelt, ist die Datengrundlage für die entsprechenden Wasserkörper recht umfangreich und aktuell durch das Land erhoben worden. Vor dem Hintergrund dieser angeblichen geringen Datenbasis ist die grundsätzliche Klassifizierung der Gewässer als „signifikant vorbelastet“ (Seite 35 der AvZ) zu hinterfragen.

Die Auswirkungen für die Oberflächengewässer sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Verlängerung von Brücken, Durchlässen und Verrohrungen hat entsprechend der Vorgaben der EU-WRRL zu erfolgen. Ausbaumaßnahmen müssen sich an den Bewirtschaftungszielen des § 27 ff. WHG ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden. Die Beeinflussung von den Abflüssen der Oberflächengewässer ist zu vermeiden bzw. gilt, dass in jedem Fall die Vorflut sicherzustellen ist.

Der Lachsbach ist ein Vorranggewässer und ist als solches in die Untersuchungen mit aufzunehmen. Entsprechend höhere Anforderungen werden bei einem Eingriff in diesen Wasserkörper gestellt.

In dem Unterkapitel Oberflächengewässer (Allgemeine verständliche Zusammenfassung - AvZ) werden die Thuraubek, die Aalbeek, der Hainholzgraben, die Heidebek, die Gösebek, die Lachsau, die Kremper Au, die Heringsdorfer Au, die Dazendorfer Au und die Großenbroder Au dem Einzugsgebiet der Kossau und des Oldenburger Grabens zugeordnet. Dies ist nicht richtig. Die Kossau hat ihr Einzugsgebiet im Kreis Plön. Lediglich die Johannesbek liegt im Einzugsgebiet des Oldenburger Grabens.

Durch die Anlage von neuen Trassen kann es dazu kommen, dass in Vorteilsgebiete von Schöpfwerken eingegriffen wird. Mit solchen Auswirkungen ist gerade im Bereich von Damm- und Einschnittlagen zu rechnen.

Für die Zeit während und nach der Bauphase ist klar zu regeln, wer für die Unterhaltung der Gewässerabschnitte und Durchlässe zuständig ist.

Für die aufgegebenen Streckenabschnitte gilt, dass bei einem Rückbau eines Bahnstreckenabschnittes die Durchlässe, Brücken oder Verrohrungen ebenfalls zurückzubauen sind und ein möglichst naturnaher Gewässerverlauf wieder herzustellen ist.

Auf Grund der nicht unerheblichen Eingriffe in die Oberflächengewässer ist zu prüfen, wie ein entsprechender Ausgleich vorgenommen werden kann. Vor dem Hintergrund, dass auch für die Vorzugsvariante auf insgesamt 300 ha Flächen Eingriffe notwendig sein werden und zahlreiche Still- und Fließgewässer tangiert bzw. gequert werden, ist die pauschale Aussage, dass „kaum Ausgleichsbedarf für Gewässer erkennbar sei“ (AvZ, S. 103) nicht nachzuvollziehen. Generell sollte im Rahmen der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung bei der später planfestzustellenden Vorzugsvariante, alle Möglichkeiten, Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie zu realisieren, intensiv geprüft werden. Hierzu werden in erster Linie Ausgleichsflächen entlang der in Frage kommenden Gewässerkörper benötigt.

Hochwasserschutz

Für die Betrachtung der Hochwasserrisikomanagementrichtlinie wurden als Basis für die Erstellung der Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten gemäß WHG bereits vom Land die Flächen ermittelt, die über ein potentiell signifikantes Hochwasserrisiko für die Küstenhochwässer verfügen. Diese Daten liegen vor und sollten in die Betrachtungen mit einfließen, da beispielsweise im Bereich des Neustädter Binnenwassers ein hohes potentiell Hochwasserrisiko besteht. In diesem Bereich fungiert der bestehende Bahnkörper derzeit als Hochwasserschutzanlage.

Niederschlagswasser

Die Bemessungsansätze sollten mit der Wasserbehörde in Vorgesprächen vor Aufstellung des Plans für die Vorzugsvariante abgestimmt werden.

Laut Planunterlagen ist bei der Vorzugsvariante (Ausbau der Bestandstrasse) von einer zusätzlichen Versiegelung in einer Größenordnung von etwa 100 ha auszugehen.

Bei Flächenversiegelung ist generell zu überprüfen, ob die daraus resultierende Abflussverschärfung für die betroffenen Gewässer hydraulisch tragbar ist, ggf. sind Maßnahmen zur Niederschlagswasserrückhaltung und bei zu besorgender Verunreinigung Regenwasserklärung vorzusehen. Dies gilt auch für die Flächenversiegelungen, die unter Umständen nur kurzfristig während der Bauphase vorgenommen werden.

Abwasser

Auf Seite 44 der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung“ (AvZ) wird ausgeführt, dass „schadstoff- und schwebstoffbelastete Abwässer“ nicht in Gewässer mit artenschutzrechtlichen Arten eingeleitet werden soll. Derartige Abwässer sind generell in kei-

nen Vorfluter einzuleiten. Sie sind entweder nach den Regeln der Technik aufzubereiten oder als Abfall zu entsorgen.

Grundwasserschutz

Die Vermutung, dass der Mühlenteich bei Lensahn Grundwasser gespeist ist, ist nicht zutreffend.

Es fehlen in den Antragsunterlagen Aussagen in Bezug auf den Einsatz von Pestiziden. Es ist anzunehmen, dass, um die Strecke von Bewuchs freizuhalten, Pestizide eingesetzt werden. Welche Maßnahmen werden hierzu ergriffen, die Einträge in das Grundwasser und in die Oberflächengewässer zu vermeiden? Grundsätzlich sind sämtliche Einleitungen vor Einleitung ins Gewässer entsprechend dem Stand der Technik zu reinigen.

In Bezug auf die Entwässerung der Bahnanlagen ist die Tiefenentwässerung nicht zulässig. Sofern der Durchlässigkeitsbeiwert des Bodens es zulässt, sollte die Versickerung über den bewachsenen Oberboden erfolgen. Ansonsten hat nach einer entsprechenden Behandlung des Niederschlagswassers die Einleitung in die Vorfluter zu erfolgen.

Folgende Hinweise bitte ich zu beachten:

Für Erdarbeiten, die 10m tief in den Boden eindringen, oder die sich mittelbar oder unmittelbar auf die Bewegung, die Beschaffenheit oder Höhe des Grundwassers auswirken können, sind der unteren Wasserbehörde einen Monat vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen.

Die Brunnen des Landeskrankenhauses in Neustadt sind hier hinsichtlich einer andauernden Entnahme nicht aktenkundig.

Im Großraum Lübeck haben alle Varianten bis südlich Scharbeutz Auswirkungen auf das Wasserschongebiet, da die Varianten sich im Anstrombereich befinden. Im Bereich des Wasserschongebietes Karkbrook-Cismar befindet sich die Variante X5.1 Untervariante Beschendorf im Anstrombereich. Für das Wasserschongebiet Lensahn befinden sich die Trassenvarianten im Abstrombereich. Um Oldenburg befindet sich die Bestandstrasse bereits im Wasserschongebiet. Hier ist ein seitlicher Anstrom im südlichen Teil des Gebietes gegeben.

Einwirkungen auf das Grundwasser in diesen Bereichen sind besonders zu betrachten, damit nachteilige Veränderungen ausgeschlossen werden.

Für das Wasserschongebiet Klötzin sind die Variante X1.1 und die Bestandstrasse betroffen. Die Bestandstrasse verläuft in unmittelbarer Nähe eines Brunnens, gleiches gilt für die Variante X, die in unmittelbarer Nähe eines Brunnens und des Wasserwerkgebietes im Anstrom verläuft.

Die unter Punkt 3.5.6 der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung genannten Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers sind unbedingt einzuhalten:

- o Anlage von Materiallagerflächen oder Baustellenbetriebsflächen außerhalb von Oberflächengewässern,
- o Schutzvorkehrungen an Gewässern während der Bauzeit, so dass keine Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb verbleiben,
- o Vorsorge gegen eine Verunreinigung der Oberflächengewässer und des Grundwassers durch Baumaterialien, Öle und Treibstoffe während der Bauphase, z.B. durch zeitweise befestigte Lagerflächen für Öle etc., die später rückgebaut werden.

Bodenschutz

Gegen das o.g. Vorhaben bestehen aus bodenschutzrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.

Im Bereich des Trassenkorridors befinden sich mehrere Altablagerungen und insbesondere bei den Ortsdurchfahrten Altstandorte. Wegen der großen Varianz der Trassenvarianten kann dazu keine detaillierte Stellungnahme abgegeben werden. Sobald die endgültige Trasse feststeht, kann über notwendige Maßnahmen entschieden werden.

Abfall

Gegen das Vorhaben bestehen aus abfallrechtlicher Sicht keine Bedenken.

6. Naturschutz

Allgemeines:

Der Fachdienst Naturschutz vertritt als Untere Naturschutzbehörde entsprechend ihrem Auftrag die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange. Darüber hinausgehende Belange sind nicht Grundlage dieser fachbehördlichen Stellungnahme.

Aufgrund der räumlichen Unschärfe eines Raumordnungsverfahrens bezüglich der Flächeninanspruchnahme ist eine Trennung zwischen dem Aufzeigen von Rechtsverstößen und fachlichen Hinweisen an dieser Stelle noch nicht möglich.

Die Variante mit **Ausbau der vorhandenen Trasse** und den Umfahrungen von Sierksdorf, Neustadt und Oldenburg bedingt den geringsten Flächenverbrauch und verursacht keine weiteren Zerschneidungen von Landschaften und Lebensräumen, vermeidet großräumige Eingriffe in geschützte Flächen und das zugehörigen Arteninventar und zieht die geringste Verschlechterung des Landschaftsbildes nach sich.

Die vorhandene Trasse steht als Variante allerdings in zwei Teilbereichen in Widerspruch zu der in der „Allgemeinverständlichen Zusammenfassung“ dargestellten Vorzugsvariante nach der Sonderuntersuchung Artenschutz: Trassen A1, A2, A3 in Höhe Hemmeldorf bis Ortausgang Sierksdorf (S. 127) und Trasse X.10 nördlich von Großenbrode (S. 130), Begründung s. u..

Die grundsätzlich sinnvolle **Bündelung von Autobahn- und Bahntrasse** hat sowohl für die östlich der Autobahn verlaufende Trasse, als auch für die westliche Naturschutz Nachteile.

Die **westliche Trassenvariante** bedingt einige zusätzliche, an die Autobahn heranführende Teilabschnitte, die naturschutzrechtliche Betroffenheiten auslösen: E 1 nördlich Ratekau durch das Ratekauer Moor und X 6 östlich Lensahn an der Niederung „Överdiek“. Im Abschnitt A 3 auf Höhe von Scharbeutz greift sie in Waldlebensraumtypen des FFH-Gebiets 1930-302 „Wälder im Pönitzer Seengebiet“ ein. In Höhe Pansdorf wäre ein Rotmilan-Horst betroffen. Nähere Ausführungen zur westlichen Variante siehe „Im Einzelnen“.

Die **östliche Trassenvariante** scheint im Süden nach den Planunterlagen nur in Verbindung mit den Trassen X 1, X 2.1, X 2 möglich zu sein, die am Rande bzw. durch das Sielbektal führen. Dieser Teilabschnitt wird naturschutzrechtlich kritisch bewertet. Bei einem Wegfall würde die östlich der Autobahn verlaufende Trassenvariante möglicherweise ausgeschlossen werden.

Der sich nördlich anschließende Abschnitt östlich parallel zur Autobahn von Ratekau bis in Höhe Scharbeutz, Kreuzung mit der B 76, wäre aus Naturschutzsicht akzeptabel. Allerdings löst der sich hieran nördlich anschließende Trassenabschnitt, der den Anschluss an die Bahnbestandstrasse herstellt, naturschutzrechtliche Betroffenheiten aus, wird kri-

tisch gesehen und nicht unterstützt werden können. Er quert hier die Haffwiesen-Niederung mit dritter Trasse auf engem Raum zwischen den vorhandenen Trassen von Bahn und Autobahn (Abstand der beiden 250 bis 150 m voneinander) in der hierdurch schon vorbelasteten Landschaft im Landschaftsschutzgebiet „Pönitzer Seenplatte und Haffwiesen“. Die Folge wäre eine massive Zerschneidung mit den entsprechenden Wirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Nähere Ausführungen zur östlichen Variante siehe „Im Einzelnen“.

Im Einzelnen:

Bewertung einzelner Abschnitte und Punkte des Trassenverlaufs von Süd nach Nord:

Die **X2-Trasse am Rande des Sielbektals** führt neben den schon vorhandenen Trassen nördlich vom Ballungsraum Lübeck zu einer verstärkten Zerschneidungswirkung. Betroffen ist eine Landschaft auf sehr bewegtem Relief mit verschiedenartigen, nach LNatSchG geschützten Biotop mit zugehörigem Artinventar und Verbindungskorridoren zu angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen, zu diversen Gewässern aus ehemaligem Kiesabbau und zum alten Waldstandort „Beutz“. Der nach Plan vorgesehene Überholbahnhof Ratekau würde die Zerschneidungswirkung noch verstärken. Das Sielbektal ist geplantes Naturschutzgebiet und besitzt daher die entsprechende Schutzbedürftigkeit und –würdigkeit. Die zahlreichen naturschutzrechtlichen Ver- und Gebote bedeuten einen erheblichen Raumwiderstand für diese Trassenvariante.

Die **Trasse E1 nördlich von Ratekau** zerschneidet und zerstört in Teilbereichen die Niedermoorfläche des Ratekauer Moors und wird daher abgelehnt. Der nach Plan zusätzlich vorgesehene Überholbahnhof Ratekau verstärkt die Wirkung dieser beiden Faktoren. Das Niedermoor ist geomorphologisch und hydrologisch Teil der südlich angrenzenden Senke mit dem Ruppertsdorfer See (Naturschutzgebiet) und durch Lebensraumkorridore für Pflanzen und Tiere mit ihr verbunden. Die Vernichtung widerspricht zudem dem Ziel des LNatSchG, naturschutzfachlich wertvolle Böden zu erhalten, hier Niedermoorboden.

Auf Höhe von Pansdorf weicht die geplante **Trasse E1** relativ weit von der Autobahn ab (ca. 200 m). Auch soll hier der **Haltepunkt Timmendorfer Strand** gebaut werden. In unmittelbarer Nähe (ca. 300 m) befindet sich hier ein 2012 neu festgestellter Rotmilanbrutplatz. Dieser hat noch keinen Eingang in die artenschutzrechtlichen Untersuchungen zu o. g. Vorhaben gefunden (s. Karte „Brutvogelprobeflächen“ Plan 4.1 im Sondergutachten Flora und Fauna). In der Bauphase sind erhebliche Beeinträchtigungen dieser streng geschützten Art zu erwarten, und auch in der Betriebsphase sind solche nicht auszuschließen. Aufgabe des Brutstandortes oder Tötung der noch nicht voll flugtüchtigen Jungvögel sind mögliche Konsequenzen. Schleswig-Holstein hat für die Art eine besondere Verantwortung auf Grund des hier im Vergleich zum übrigen Bundesgebiet konzentrierten Brutvorkommens. Die dicht heranführende Trasse und der Neubau eines Haltepunktes führen aus Naturschutzsicht zu einer Abwertung, eine Nachbilanzierung wäre erforderlich.

Die **Trassenvariante A1** führt von der Bestandstrasse an die Trassenvariante östlich der Autobahn. Sie gehört zu den vom Fachgutachten Artenschutz befürworteten Variante. Insgesamt wird jedoch unter Einbeziehung aller Ergebnisse der Gutachten die Bestandstrasse befürwortet. Aus Sicht der UBN wird dies unterstützt: Minimierung der Landschaftszerschneidung. Insbesondere wegen des vorhandenen engen Knicknetzes südöstlich von Groß Timmendorf ist eine Verlegung der Trasse bezüglich Landschaftsbild und des Naturhaushalt sehr kritisch zu betrachten.

An der Bestandstrasse ist ein **Haltepunkt Scharbeutz** geplant. Die Kartendarstellung lässt die genaue Lage nicht erkennen. Aus Gründen der Eingriffsminimierung ist dieser außerhalb des „Wennerholzes“ und des „Wennsees“ im Siedlungsbereich anzulegen.

Auf **Höhe Scharbeutz südlich der B 76** würden sowohl von der geplanten **Trasse A3** westlich der Autobahn als auch von **E2 / E3** östlich der Autobahn und bei der Ertüchtigung der Bestandstrasse alte Waldstandorte auf sehr bewegtem Relief und das Landschaftsschutzgebiet „Pönitzer Seenplatte und Haffwiesen“ durchschnitten werden. Auch müssten für alle drei Varianten neue Querungsbauwerke für die Heidebek gebaut werden. Bei der Trasse A3 wären zusätzlich FFH-Waldlebensraumtypen betroffen. Eine Gewichtung könnte daher zu Gunsten der beiden anderen Trassenverläufe erfolgen. Aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege wären allerdings in allen drei Fällen gleich hochwertige Waldbereiche betroffen.

Nördlich der B 76 wird der Teilabschnitt von A3, der die Verbindung von autobahnbegleitender Trasse zur Bestandstrasse herstellt, aus den eingangs genannten Gründen abgelehnt. Hinzu kommt, dass hier Ausgleichsflächen konzentriert wurden. Auch wäre für die Querung der Gösebek in dem engen Raum zwischen Autobahn und vorhandener Bahntrasse (ca. 180 m) ein weiteres Bauwerk mit zugehörigem Eingriff in Uferbereiche und die Niederungswiesen erforderlich.

Die Umfahrungen Sierksdorf und Neustadt werden befürwortet.

Beim Abschwenken der hierfür vorgesehenen **Trasse 1A5** aus der **Ortschaft Haffkrug** an die Autobahn und über sie hinweg sind der noch naturnahe Bachlauf am nördlichen Ortsrand Haffkrugs und die von Stawedder bis an die Bestandstrasse verlaufende geschützte Knickeichenallee (LSG-Status zusätzlich zum gesetzl. Schutzstatus) zu berücksichtigen.

Der **Überholbahnhof Neustadt i. H. (West)** überlagert mit seinem nördlichsten Ende die alte Bahntrasse Eutin – Neustadt, die seit über 20 Jahren zu einem Biotop mit Verbundfunktion herangewachsen ist. Hier würde eine Verschiebung nach Süden um ca. 80 m zur Eingriffsminimierung beitragen, zumal der östliche Teil des alten Bahndamms über rund 1250 m Länge für die neue **Trasse 1A.6.1** nach Neustadt in Anspruch genommen wird.

Die durch die Umfahrungen Sierksdorf und Neustadt **frei werdenden Bahntrassen** stellen ideale Ausgleichsflächen dar, um die schwer auszugleichende Versiegelungs- und Zerschneidungswirkung der neuen Bahntrassen mit Hilfe einer neuen ungenutzten Korridortrasse durch landwirtschaftliche Nutzflächen zu kompensieren und um im Bereich des Neustädter Binnenwassers (NSG, FFH- und Vogelschutzgebiet) die vorhandene Zerschneidung aufzuheben.

Es wird davon ausgegangen, dass die neu erforderlich werdende **Querung des Lachsbachs** wie im artenschutzfachlichen Gutachten beschrieben, technisch so gestaltet wird, dass die Erhaltungsziele dieses FFH-Gebietes nicht verletzt werden und kein Teilverlust der dort vorhandenen Lebensraumtypen erfolgt. Dies gilt auch für die nördlich davon erforderliche **Querung der Kremper Au** (ebenfalls FFH-Gebiet) durch die Ertüchtigung der Bestandstrasse.

In Höhe Groß Schlamin tangiert die Bestandstrasse nochmals das FFH-Gebiet Kremper Au. Hier ist beim zweigleisigen Ausbau möglichst so an die vorhandene Strecke anzubauen, dass so wenig wie möglich FFH-Gebiets-Fläche, bzw. Lebensraumtyp-Fläche verloren geht.

Die **Alternativtrasse X6 östlich Lensahn** besitzt ebenfalls einen naturschutzrechtlich sehr hohen Raumwiderstand aufgrund zusätzlicher Zerschneidung dieses engen Land-

schaftsraums zwischen K59, vorhandener Bahnlinie und Autobahn und wegen der in der nördlich angrenzenden Niederung „Överdiek“ konzentrierten Ausgleichsflächen. Die hier angestrebte Ansiedlung und Bestandsentwicklung diverser Tierarten können nicht durch Einschränkung ihrer Ausbreitungstendenz und Überfahren gefährdet werden.

Bei der **Umfahrung von Oldenburg** wird die ortsnahe Trasse 1A.9 befürwortet. Die ortsfernere Trasse X 8 zerstört im Nordosten potentielle Erweiterungsflächen des Naturschutzgebiets „Oldenburger Bruch“. Sie liegen z. T. auf Niedermoor, dessen Erhalt ein Ziel nach LNatSchG ist. Zudem wurden die Flächen von der Stiftung Naturschutz angekauft. Der zwischenzeitlich zu Zwecken des Naturschutzes entwickelte Artenbestand und der Strukturreichtum würden wieder vernichtet werden.

Wir geben zu bedenken, dass eine Westumfahrung Oldenburgs mit Wiederheranführung an die Bestandstrasse eine möglicherweise fachlich und rechtlich zu bevorzugende Option sein kann. Die Prüfung dieser Alternativtrasse wurde jedoch durch die Wahl der Grenzziehung des Untersuchungsrahmens aus meiner Sicht unverständlicherweise ausgeschlossen.

Die **Trassen X7.1, X.12, X1.1 und X.9** werden aus folgenden Gründen nicht mitgetragen. Der nur rund 2,8 km breite Raum zwischen der L 60 Giddendorf – Neukirchen und der Bestandstrasse (bzw. der L 59 / K 40) von Oldenburg nach Heringsdorf wird durch eine weitere Verkehrslinie zerschnitten. Dies gilt auch für den nördlichen Anschluss nördlich Neukirchen (s. u.).

Die **Trasse X.12** führt zudem sehr dicht am FFH-Gebiet 1631-304 „Seegalendorfer Gehölz“ vorbei mit dem Erfordernis für zwei Querungen jeweils für die Seegalendorfer Au und für einen Weg. Im westlich angrenzenden Wald brütet ein Seeadlerpaar. Durch die Bauphase ist mit längeren Störzeiten zu rechnen, die zur Brutaufgabe führen können und damit nicht nur kurzfristige Auswirkungen bedeuten. Auch kann der Bahnbetrieb zu einem erhöhten Tötungsrisiko, besonders für die unerfahrenen und den Flug erprobenden Jungvögel führen.

Durch die **Trasse X. 9** würde weiter nordöstlich die Allee zum Gut Bürau gequert. Sie ist mit LSG-Verordnung und als Biotop nach LNatSchG geschützt. Da die Allee ohnehin nur 750 m lang ist, wäre ein Flächenverlust mit dem Schutzzweck nicht vereinbar. Auch prägt sie hier das Landschaftsbild in einer weitgehend an Gehölzen und sonstigen Grünstrukturen verarmten und durch technische Bauwerke wie Windkraftanlagen überformten Umgebung.

Weiter nördlich müsste für die **Trasse X.9** eine neue Querung der Godderstorfer Au östlich Klingstein gebaut werden, während bei Ausbau der Bestandsstrecke eine vorhandene Querung östlich Gut Löhrstorf ausgebaut werden könnte.

Gegen die **Trasse X1.1** spricht zusätzlich, dass die ohnehin schon in ihrem ökologischen Zustand nicht optimal ausgeprägte Seegalendorfer Au auf der kurzen Strecke von 2 Kilometern zweimal gequert (südlich Seegalendorf, nördlich Klötzin) und einmal tangiert wird (nordwestlich Klötzin), was ihrem Erhaltungszustand sowohl in der Bauphase als auch im Bestand erheblich beeinträchtigen könnte.

Die **Trassen X.9, X1.2 und X.10** nördlich Neukirchen bedeuten eine erhebliche Landschaftszerschneidung, besonders im Bereich der „engen“, nur max. 4 bis 2, 5 Kilometer breiten Großenbroder Halbinsel mit schon vorhandener Zerschneidungswirkung durch Bundesstraße, Bahnstrecke, Kreisstraße und Gemeindestraßen. Aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege können die Trassen nicht mitgetragen werden.

Der geplante **Überholbahnhof Großenbrode** an der Trasse X.10 überlagert zudem eine große Fläche der von Niedermoor geprägten Großenbroder Au-Niederung, die von geschützten Röhrichten und Feuchtwald eingenommen ist. Ihr Mündungsgebiet liegt im nördlich des Straßendamms anschließenden FFH- und Vogelschutzgebiet „Küstenland-

schaft Nordseite der Wagrischen Halbinsel“ bzw. „Östliche Kieler Bucht“. Hier besteht daher ein enger Kontakt und Austausch bezüglich Arten, Hydrologie und Geomorphologie. Flächenreduktion und Verstärkung der Riegelwirkung zwischen beiden Teilen würde dem Naturhaushalt des Gesamtkomplexes schaden und somit auch die EU-Schutzgebiete erheblich beeinträchtigen. Zudem wäre in diesem nicht tragfähigen Niedermoor-Untergrund ein umfangreicher Bodenaustausch erforderlich, der dem Ziel des LNatSchG zuwiderliefe, hier Schutz des Niedermoors, und diesem Ökosystemkomplex weitreichenden Schaden zufügte. Auch sind in der Au-Niederung Ausgleichsflächen konzentriert worden.

Die in der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung“ aufgeführte Vorzugstrasse X1.2 und X.10 der Sonderuntersuchung Artenschutz (S. 130) ergibt sich dadurch, dass hier im Gegensatz zur Bestandstrasse kein Brutvorkommen der Nebelkrähe betroffen ist. Die UNB gewichtet demgegenüber die Flächenvernichtung und ökosystemaren Beeinträchtigungen in der Großenbroder Au stärker im Vergleich zur Bestandstrasse.

Gegen die geplante **Trasse X.9** spricht außerdem, dass sie östlich von Lütjenbrode den alten stillgelegten Bahndamm zwischen den Pomosinwerken in Großenbrode und Heiligenhafen quert, wo wertvoller (auch potentieller) Pflanzenlebensraum der Kalkhalbtrockenrasen Nordoldenburgs mit den zugehörigen Tierpopulationen betroffen sind. Ebenso verläuft hier einer der wenigen Wanderwege zum Naturerleben.

Hinweis:

Um den Verbrauch wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen möglichst gering zu halten, wären u. a. „Entschneidungsmaßnahmen“ wie große Durchlässe, Entrohrungen und ggf. Grünbrücken sinnvoll. Weiterhin wird eine Verbesserung des Biotopverbundsystems, z. B. entlang von Fließgewässern und das Schließen von Lücken im Knicksystem empfohlen.

Anmerkung:

In der „**Allgemein verständlichen Zusammenfassung**“ ist auf S. 23 in der Landschaftsschutzgebietstabelle folgendes zu korrigieren:

Zeile 9: nicht „Schwartauwiesen“, sondern „Tallandschaft der Schwartau nördlich Alttechau“, Lage: westlich Pansdorf

Zeile 18: „ 2 Alleen im Bereich“ sind hier nicht betroffen. Die in dieser Zeile unter „Lage“ genannten Alleebereiche müssen den „Alleen und Baumreihen“ in Zeile 15 zugeordnet werden.

7. Denkmalschutz

Baudenkmalpflegerische Belange werden berührt:

Ich weise darauf hin, dass sich innerhalb des Untersuchungsraumes eine Vielzahl denkmalpflegerisch wichtiger Objekte befinden, die als sogenannte einfache Kulturdenkmale gemäß § 1 (2) DSchG eingestuft-, beziehungsweise als Kulturdenkmale gemäß § 5 (2) DSchG in das Denkmalbuch des Landes Schleswig-Holstein eingetragen sind und damit formal unter Denkmalschutz stehen. Hierbei handelt es sich sowohl um Baudenkmale als auch um archäologische Denkmale.

Durch die geplante Maßnahme können diese Kulturdenkmale durch direkte Eingriffe in ihrer Substanz gefährdet sein. Die Errichtung von Anlagen in ihrer unmittelbaren Umgebung, innerhalb wesentlicher Sichtachsen oder in der unmittelbaren Umgebung weiterer wertbestimmender Merkmale können den Denkmalwert der besonderen Kulturdenkmale gefährden.

1. Baudenkmalpflegerische Hinweise zu Band 1, Erläuterungsbericht

1.1 zu 2.2.3 Variante X (Trasse X aus der Betroffenheitsanalyse)

Das Abweichen der X-Trasse von der Bestandstrasse ist im Bereich nördlich des Oldenburger Grabens aus baudenkmalpflegerischer Sicht kritisch zu beurteilen. Auch heute existiert in diesem Bereich eine gut ablesbare freie Gutslandschaft, die durch lineare neuzeitliche Verkehrswege wenig gestört ist. Positiv wirkt sich hier die Führung der Bestandstrasse Bahn in weiten Bereichen parallel zur Kreisstraße 40 aus, wodurch die Verkehrswege gebündelt werden.

Eine Streckenführung der X-Trasse im Bereich nördlich des Gutes Kremsdorf würde die bisher ungestörte Landschaft in diesem Bereich zerschneiden. Diese Variante scheint insbesondere vor dem Hintergrund äußerst bedenklich, dass hier entsprechend der Ausführungen im Erläuterungsbericht die Aufschüttung eines etwa 7 m hohen Dammes erforderlich sein soll.

1.2 zu 3.1.3.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Auf Seite 105 ist in den Tabellen 3.1-41 und 3.1.-42, Erfassungskriterien, folgendes richtig zu stellen:

Gemäß Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein werden zwei Kategorien von Kulturdenkmälern erfasst. Die sogenannten einfachen Kulturdenkmäler sind gemäß § 1 (2) DSchG eingestuft. Objekte, die wegen ihres künstlerischen, geschichtlichen, wissenschaftlichen, städtebaulichen oder technischen Wertes von besonderer Bedeutung sind, werden gemäß § 5 (2) DSchG in das Denkmalbuch des Landes Schleswig-Holstein eingetragen und stehen dann formal unter Denkmalschutz. Es sind beide Paragraphen des DSchG als Erfassungskriterium in der Tabelle aufzuführen. Dieses gilt sowohl für baudenkmalpflegerisch erfasste Objekte als auch für Kulturgüter der archäologischen Denkmalpflege

1.3 zu 3.3.8.1 Bestandsbeschreibung und Bewertung

Auf Seite 214 ist im ersten Absatz der Gesetzesbezug zu korrigieren. Eingetragene Kulturdenkmäler sind gemäß § 5 (2) DSchG in das Denkmalbuch des Landes Schleswig-Holstein eingetragen.

Es ist zu differenzieren zwischen:

D§ eingetragenes Kulturdenkmal gemäß § 5 (2) DSchG, Einzelobjekt

ED§ aus Ensemblegründen eingetragenes Kulturdenkmal gemäß § 5 (2) DSchG, steht immer in räumlichem Zusammenhang mit weiteren denkmalspflegerisch wichtigen Einzelobjekten

D zur Eintragung in das Denkmalbuch vorgesehenes Kulturdenkmal

ED aus Ensemblegründen zur Eintragung in das Denkmal vorgesehenes Kulturdenkmal

K einfaches Kulturdenkmal gemäß § 1 (2) DSchG

G§ Gartendenkmal gemäß § 5 (3) DSchG vom 21.11.1996 (alt), ipsa lege geschütztes Gartendenkmal, hier gilt gemäß § 31 DSchG vom 12.01.2012 (neu) – das diese Regelung nicht mehr beinhaltet - eine Übergangsfrist zur abschließenden Bewertung des jeweiligen Objekts bis zum Ablauf des Jahres 2015

Der Text im Erläuterungsbericht sollte dahingehend korrigiert bzw. ergänzt werden.

In Absatz 3 sollte die Aufzählung der Einzeldenkmäler um den Hinweis ergänzt werden dass es sich hierbei um eine beispielhafte Auflistung handelt, die weder abschließend noch vollständig ist. Im Bereich des Gutes Hasselburg sind zum Beispiel ebenfalls das Herrenhaus und auch das Torhaus des Gutes in das Denkmalbuch eingetragen.

1.4 zu 3.6.8 Schutzgut Kulturgüter

Hier sollte ebenfalls darauf hingewiesen werden, dass bei der Anlage erforderlich werdender Baustraßen auf Denkmale und deren Umgebung Rücksicht zu nehmen ist.

1.5 zu 3.7.2 Abschnitt 2 südlich Neustadt bis nördlich Altenkrempe

Die Aufzählung der baulichen Kulturdenkmale in Tabelle 3.7.2-10 auf Seite 503 ist unvollständig und bedarf der Überprüfung und Ergänzung. In der Gemeinde Altenkrempe besteht im Bereich des Ortsteils Altenkrempe und des Gutes Hasselburg eine höhere Denkmaldichte als dort angegeben (Basilika Altenkrempe, Katendorf in der Milchstraße Altenkrempe, diverse weitere Objekte im Bereich des Gutes Hasselburg).

1.6 zu 3.7.4 Abschnitt 4 Damlos bis Fehmarnsund

1.6.1 Die Aufzählung der baulichen Kulturdenkmale in Tabelle 3.7.4-17 auf den Seiten 586/587 sollte überprüft und ergänzt werden. Aus baudenkmalpflegerischer Sicht ist bei beiden Varianten davon auszugehen, dass Kultur-, Bau- und Gartendenkmale Beeinträchtigungen erfahren werden.

In den Gemeinden Göhl und Gremersdorf befinden sich innerhalb der X-Trasse die Güter Krems und Seegalendorf. Hieraus resultiert eine gewisse Bau-Denkmaldichte. Eine Streckenführung der X-Trasse in diesen Bereichen zerschneidet die hier bisher ungestörte Landschaft. Diese Variante scheint insbesondere vor dem Hintergrund äußerst bedenklich, dass hier entsprechend der Ausführungen im Erläuterungsbericht die Aufschüttung eines etwa 7 m hohen Dammes erforderlich sein soll.

1.6.2 Die Aufzählung der baulichen Kulturdenkmale in Tabelle 3.7.4.35 auf den Seiten 620/621 sollte unter Berücksichtigung des unter Punkt 1.6.1 erwähnten, überprüft und ergänzt werden.

Weiterhin befindet sich in der Gemeinde Neukirchen das Gut Satjewitz, das über eine hohe Denkmaldichte verfügt. Die Bahnstrecke führt direkt am Gutsgelände vorbei und es ist davon auszugehen, dass bei einem Ausbau der Strecke bauliche Kulturdenkmale beeinträchtigt werden können.

Das oben gesagte ist ebenfalls in der Tabelle 3.7.4-72 (Zusammenfassung) auf den Seiten 692/693 zu beachten.

1.7 zu 3.8.2 Auswirkungen auf die verkehrliche Situation der Fehmarnsundbrücke

Der Verweis auf Abschnitt 2.1, Seite 18, in dem die Aussage getätigt wird, dass das eingetragene Kulturdenkmal Fehmarnsundbrücke in seinem heutigen Zustand verbleibt, da es in diesem eingleisigen Abschnitt zu keinen Kapazitätsengpässen kommen wird, ist aus denkmalpflegerischer Sicht zu begrüßen.

1.8 zu 3.8.3.8 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter (auf der Insel Fehmarn)

Die Aufzählung der baulichen Kulturdenkmale ist unvollständig. Für die dort aufgeführten eingetragenen Kulturdenkmale sollte ergänzt werden, dass diese in der Auflistung nur beispielhaft genannt sind.

2. Baudenkmalpflegerische Hinweise zu Band 2, Anlagen 1 - 4

2.1 zu 4.6 Schutzgut Landschaft / Kultur- und Sachgüter

Die Eintragungen im vorgelegten Kartenmaterial betreffs der Bau- und der archäologischen Kulturdenkmale sollten unbedingt an Hand der Listen der Landesdenkmalämter überprüft werden. Hier sind Ergänzungen und Korrekturen erforderlich.

3. Baudenkmalpflegerische Hinweise zum Schallschutz

Im Verlauf der ermittelten Trasse(n) wird in vielen Bereichen die Ausführung von Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden erforderlich werden. In bebauten Bereichen könnten die direkte Umgebung oder Sichtachsen eingetragener besonderer Kulturdenkmale betroffen sein. Hier ist im konkreten Fall eine denkmalpflegerische Beurteilung von Einzelmaßnahmen erforderlich, was beim jetzigen Planungsstand nicht möglich ist.

Das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein in Schleswig und das Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein in Kiel können gemäß § 17 Denkmalschutzgesetz zur vorgelegten Planung jeweils eigenständig Stellung nehmen.

8. Grundstücks- und Gebäudeservice

„Der Fachdienst Grundstücks- und Gebäudeservice weist zu den Aufgabengebieten Tiefbau und kreiseigene Liegenschaften darauf hin, dass je nach Variante in bis zu acht Fällen Berührungspunkte mit Kreisstraßen gegeben sein können, nämlich:

- K 43 – Höhe Bf Strukkamp
- K 42 – Höhe BÜ Pomosinwerke
- K 56 – Höhe Bf Neukirchen
- K 40 – Göhl, Fortbestand des vorhandenen Übergangs, BÜ Rellin
- K 39 – Höhe Bf Grüner Hirsch
- K 58 – Höhe Kreuzungspunkt K 59
- K 45 - Höhe BÜ Holmer Weg, Haffkrug
- K 61 – Höhe Roge
- K 59 – Höhe Bf Beschendorf

Teilweise beinhalten die Übersicht über die Bahnübergänge sowie die Bauwerksliste Brücken dieser Bereiche. In den anderen Fällen ist nach Kartenlage nicht zweifelsfrei erkennbar, ob eine Betroffenheit des Kreises als Straßenbaulastträger gegeben sein wird.

Der Kreis plant in den nächsten Jahren vorbehaltlich verfügbarer Haushaltsmittel den Abbruch und Neubau des im Verlauf der K 59 bestehenden Brückenbauwerks über die Eisenbahn sowie die Sanierung des Brückenbauwerks an der K 45. Dies ist bei der Planung und Umsetzung der von der Bahn geplanten Ertüchtigung der Schienenverbindung zu berücksichtigen. Der Kreis ist frühzeitig über die technischen Anforderungen der Bahn zu informieren.

Der Kreis Ostholstein erwartet, dass er als Straßenbaulastträger bei dem Projekt Schienenhinterlandanbindung im Falle von Maßnahmen nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetzes von Kosten vollständig freigestellt wird.

Aus dem Bereich der Liegenschaftsverwaltung wird darauf hingewiesen, dass der Kreis Ostholstein im Oldenburger Bruch im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes Eigentümer von Naturschutzflächen ist. Diese werden ausweislich der vorgelegten Kartendarstellung bei den Varianten 1 A und X allerdings nicht in Anspruch genommen.