

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Postfach 130473 • 20104 Hamburg

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus
Amt für Planfeststellung Verkehr (Anhörungsbehörde)
Hopfenstraße 29
24103 Kiel

Michael Günther * (bis 31.12.2022)
Hans-Gerd Heidel * (bis 30.06.2020)
Dr. Ulrich Wollenteit *¹
Martin Hack LL.M. (Stockholm) *¹
Clara Goldmann LL.M. (Sydney) *
Dr. Michéle John *
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) *
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London) *
André Horenburg *
John Peters
Sonja Garbers
Victor Görlich

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

Vorab per Fax: 0431 988620-9045

Mittelweg 150
20148 Hamburg
Tel.: 040-278494-0
Fax: 040-278494-99
www.rae-guenther.de

04.04.2023

00621/17 /J /J/J

Mitarbeiterin: Anna Loren Stuhr
Durchwahl: 040-278494-38
Email: stuhr@rae-guenther.de

APV 35-622.722-9

**Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Aus- und Neubau Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ zwischen Bad Schwartau und Puttgarden, Planfeststellungsabschnitt 3, Aus- und Neubau der Strecke 1100, beginnend im Bereich Altenkrempe (Bau-km 135,646) bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts im Bereich der Gemeinde Damlos (Bau-km 150,752), einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung
Hier: Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen**

Sehr geehrter Herr Schwarz,
sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit zeige ich Ihnen zunächst an, dass wir die Interessen der Gemeinden

- Beschendorf, vertreten durch den Bürgermeister Uwe Kripke,
- Manhagen, vertreten durch den Bürgermeister Andreas Kröger,
- Lensahn, vertreten durch den Bürgermeister Michael Robien und
- Damlos, vertreten durch den Bürgermeister Reiner Wolter,

Buslinie 19, Haltestelle Böttgerstraße • Fern- und S-Bahnhof Dan. Parkhaus Brodersweg

Hamburger Sparkasse
IBAN DE84 2005 0550 1022 2503 83
BIC HASPDEHHXXX

Commerzbank AG
IBAN DE22 2008 0000 0400 0262 00
BIC DRESDEFF200

GLS Bank
IBAN DE61 4306 0967 2033 2109 00
BIC GENODEM1GLS

- sämtlich vertreten über das Amt Lensahn, Eutiner Straße 2, 23738 Lensahn,

wahrnehmen. Auf uns lautende Vollmachten finden Sie in beglaubigter Abschrift beigelegt oder werden nachgereicht.

Namens und in Vollmacht der vorstehenden Gemeinden werden in ihrer Funktion als Träger öffentlicher Belange (TÖB) im Anhörungsverfahren, aber auch als betroffene Gemeinden bezüglich der gemeindlichen Belange folgende

Stellungnahmen und Einwendungen

abgegeben.

Es wird angeregt, auf eine Erörterung nicht zu verzichten (§ 18a Nr. 1 AEG i. V. m. § 73 Abs. 6 VwVfG).

Sofern die Vorhabenträgerin zu den Einwendungen und Stellungnahmen eine Gegenerklärung abgibt und diese – wie üblich – als Synopse abgefasst wird, bitten wir Sie, uns zur Verfahrensbeschleunigung rechtzeitig vor der Erörterung davon Kopien zuzusenden.

Zudem bitten wir um Zusendung der weiteren Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange in Kopie.

Unsere Stellungnahmen und Einwendungen gliedern sich wie folgt:

I.	Die Einwender.....	4
II.	Zum Vorhaben	4
1.	Allgemeines zum Vorhaben der Schienenanbindung FBQ	4
2.	Umfang des Vorhabens der Schienenanbindung FBQ	9
3.	Raumordnungsverfahren.....	11
4.	Planrechtfertigung	11
a)	TEN-V Leitlinien	12
b)	Bedarfsfeststellung durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz....	12
5.	Umweltauswirkungen / UVS	13
III.	Einwendungen und Stellungnahmen	13
1.	Klimaschutzziele	13
2.	Keine Übereinstimmung mit zwingendem EU-Recht	15

a)	Vorgaben der Verordnung	15
b)	Verpflichtung zur Berücksichtigung der Auswirkungen eines Vorhabens auf die Einhaltung der No-Debit-Verpflichtung	15
c)	Verstoß auch wahrscheinlich	17
3.	Planrechtfertigung	19
a)	Entfallen der gesetzlichen Bedarfsfeststellung	19
b)	Fehlen der eigenen Planrechtfertigung des Vorhabens	20
4.	Elektrifizierung	23
5.	Varianten.....	23
6.	Geplanter Zustand der Eisenbahnstrecken.....	23
7.	Abschnittsbildung.....	24
8.	Zu beachtende Planungen	25
9.	Entwässerungskonzept.....	25
10.	Eisenbahnüberführungen (EÜ).....	26
11.	Straßenüberführungen (SÜ)	29
12.	Rettungswegekonzept	31
13.	Baustraßen	32
14.	Bauzeit.....	33
a)	Transporte während der Bauzeit	33
b)	Auswirkungen während der Bauzeit	34
15.	Schalltechnische Untersuchung	36
a)	Kirschenallee.....	38
b)	Rosenhof.....	38
c)	Manhagener Weg	38
16.	Erschütterungstechnische Untersuchung	38
17.	Tourismus	39
18.	Rückbau der Bestandstrasse	39
19.	Haltepunkt Lensahn	40

I. Die Einwender

Die Gemeinden Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos sind Gemeinden im Kreis Ostholstein und werden vom Amt Lensahn¹ vertreten. In diesen vier Gemeinden leben ca. 6.545 Einwohner² und die Gemeinden sind unmittelbar vom Vorhaben betroffen.

Das Amtsgebiet grenzt im Norden an Oldenburg in Holstein und das Amt Oldenburg-Land, im Westen und Süden an das Amt Ostholstein-Mitte, im Süden an die Gemeinde Grömitz und im Osten an die Gemeinde Grube.³

Die Gemeindegebiete von Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos werden sämtlich von der Bundesautobahn A1 teilweise durch- bzw. angeschnitten.

Wirtschaftlich geprägt sind die Gemeinden von der Landwirtschaft, Gewerbe, Einzelhandel und auch vom Tourismus (insb. Ferienwohnungen).

II. Zum Vorhaben

Das Vorhaben wird in Unterlage 01, Erläuterungsbericht (im Folgenden EB), ausführlich beschrieben und hier lediglich kurz zusammengefasst. Auf einzelne Aspekte der Planunterlagen wird in den Einwendungen und Stellungnahmen ausführlich eingegangen.

1. Allgemeines zum Vorhaben der Schienenanbindung FBQ

Das Vorhaben der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ist in der Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) als

„ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)²“

im Abschnitt 2 als neues Vorhaben mit vordringlichem Bedarf unter der lfd. Nr. 9 zu finden. In der Fußnote 2 ist zu lesen:

„Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan Hamburg – Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin – Kopenhagen von unter 240 Minuten.“

Die Schienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung ist eine Maßnahme der Hinterlandanbindung (neben der Straße, Ausbau der B207) im Gesamtvorhaben

¹ Vgl. nur <https://www.lensahn.de/willkommen-im-amt-lensahn>.

² Stand 31.12.2021; vgl. dazu und zum Folgenden https://de.wikipedia.org/wiki/Amt_Lensahn mit Verlinkung zu den einzelnen Gemeinden.

³ Vgl. nur https://de.wikipedia.org/wiki/Amt_Lensahn.

„Bau der Festen Fehmarnbeltquerung“. Für den Bau der FBQ wurde unter dem 31.01.2019 ein Planfeststellungsbeschluss erteilt (Az. APV-622.228-16.1-1). Der Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig.

Zurück gehen die Planungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf den Staatsvertrag zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland vom 03.09.2008. Nach Art. 2 Abs. 1 des Staatsvertrages soll eine Feste Fehmarnbeltquerung zwischen Puttgarden und Rødbyhaven als kombinierte Schienen- und Straßenverkehrsverbindung errichtet werden. In Artikel 5 des Staatsvertrages wurden die Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite geregelt. Nach Absatz 2 soll die Bundesrepublik Deutschland für den Ausbau und die Finanzierung der Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung allein verantwortlich sein. Dazu gehören der Ausbau der B207 und der „Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke“.

Die FBQ (Tunnel) ist Teil der länderübergreifenden Verbindung zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen. Das vorliegende Vorhaben ist zentraler Teil des prioritären Verkehrsprojektes Nr. 20 der EU, Eisenbahnachse Fehmarnbelt (Fehmarn Belt Railway Axis) (vgl. EB, S. 9 f.), siehe auch nachfolgende Abbildung:



Abb. 1.2: TEN-V Projekt Nr. 20, Eisenbahnachse Fehmarnbeltquerung (Quelle: EU-Kommission)

Quelle: Erläuterungsbericht zur FBQ, dort S. 18.

Das Gesamtvorhaben Feste Fehmarnbeltquerung umfasst, auch mit Blick auf den Staatsvertrag:

- den Fehmarnbelttunnel (FBQ) = der 18 Kilometer lange Fehmarnbelttunnel, bestehend aus einer vierspurigen Autobahn und einer zweigleisigen, elektrifizierten Bahnstrecke.
- die Hinterlandanbindung Schiene = das hier zu betrachtende Vorhaben, zweigleisige, elektrifizierte, rund 88 Kilometer lange Schienenanbindung zwischen Lübeck und Puttgarden.
- die Hinterlandanbindung Straße = vierstreifiger Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen Ost und Puttgarden mit Standstreifen auf einer Länge von 16,3 km.
- die Fehmarnsundquerung = die bestehende Fehmarnsundbrücke, eine Straßen- und Eisenbahnbrücke, die die Insel Fehmarn mit dem Festland auf Höhe Großenbrode verbindet, wird den prognostizierten Verkehrsbelastungen nach Fertigstellung der FBQ (Tunnel) nicht mehr gerecht werden, sodass ein kombinierter Absenktunnel mit zweigleisiger Eisenbahntrasse und vierspuriger Autobahn entstehen soll.⁴

Dazu wird auch auf eine nachfolgende Übersicht (veraltet) des Landes Schleswig-Holstein verwiesen, die das Gesamtvorhaben der FBQ auch graphisch darstellt:

⁴ Vgl. dazu <https://www.anbindung-fbq.de/das-projekt/schienenanbindung/pfa-sundquerung.html>.



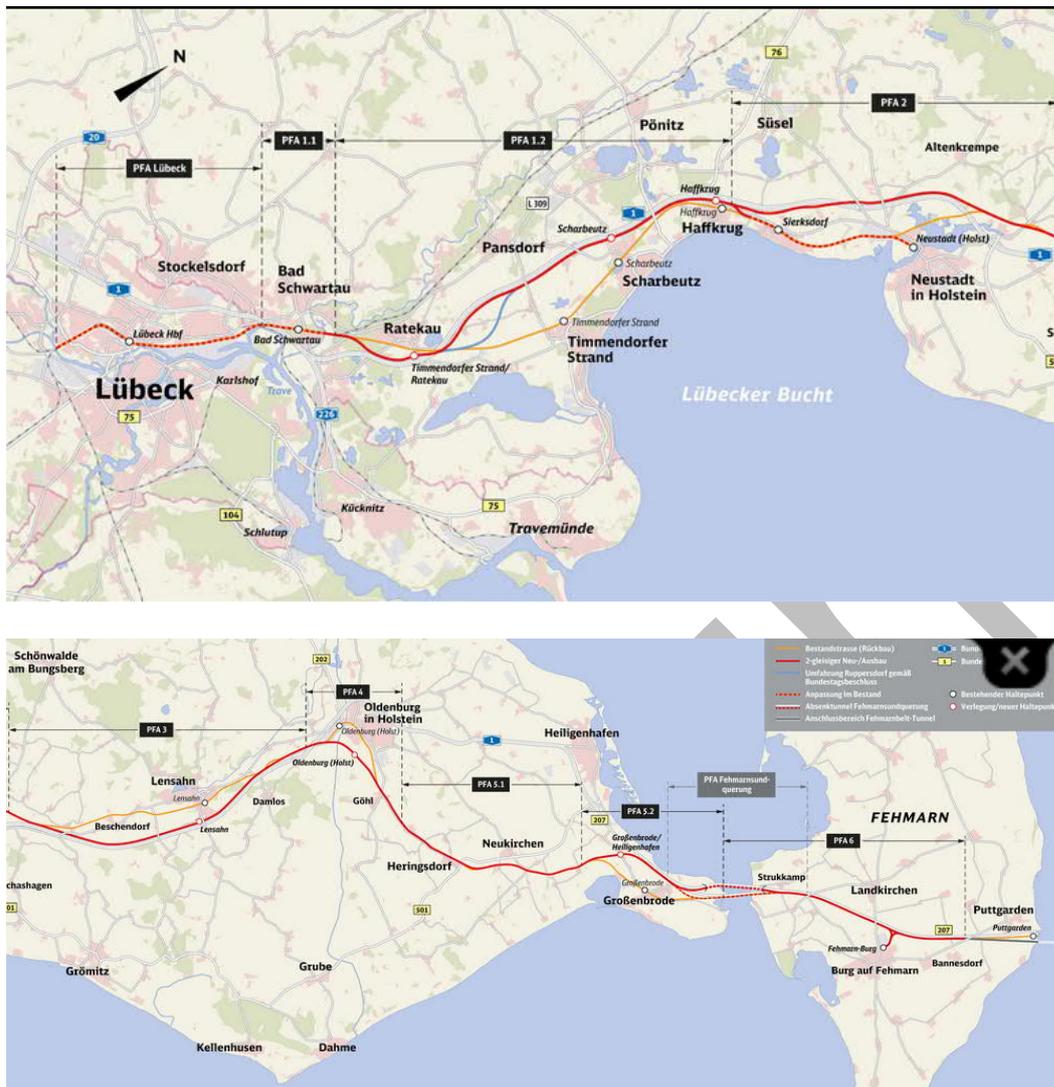
Grafik: Manuela Renk - VII 413

Referat 41 / Stand: September 2018

Quelle: Vgl. dazu Internetpräsenz des Landes Schleswig-Holstein (https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/fehmarnebelt/fehmarnebelt_planungsstand.html)

Auch daraus wird ersichtlich, dass die Schienenanbindung eine Maßnahme im Gesamtvorhaben der Festen Fehmarnbeltquerung (Tunnel) ist.

Die Maßnahme „Schienenanbindung FBQ“ setzt sich aus insgesamt 8 Planfeststellungsabschnitten zusammen (EB, S. 99):



(Quelle: Internetpräsenz der DB Netz AG zur Schienenanbindung FBQ, zu finden unter <https://www.anbindung-fbq.de/das-projekt/schienenanbindung.html>).

Es wird gerügt, dass die Fehmarnsundquerung nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Schienenanbindung, beispielsweise in PFA 6, mit geplant wird, sondern ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden soll (EB, S. 18). Damit ergeben sich zahlreiche Konflikte, die nicht gelöst werden.

Der Deutsche Bundestag hat am 02.07.2020 die Umsetzung und Finanzierung von Kernforderungen zum Lärmschutz, zum Schutz vor Erschütterungen, zum Trassenverlauf, zur Kostenbeteiligung der Kommunen und zur Fehmarnsundquerung beschlossen (sog. Übergesetzlicher Lärmschutz).⁵

⁵ Zu finden unter <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw27-de-bahn-hamburg-luebeck-701730> mit weiteren Unterlagen, insb. BT-Drs. 19/20624 (Beschlussempfehlung und Bericht).

Ausweislich der Planunterlagen ist der Bundestagsbeschluss 19/20624 vom 02.07.2020 in den weiteren Planungen in PFA 3 beachtet worden (Anhang 1 zur Unterlage 1, EB).

2. Umfang des Vorhabens der Schienenanbindung FBQ

Das Vorhaben Schienenanbindung FBQ umfasst (vgl. EB, S. 11 ff.):

- den Aus- und den Neubau der Eisenbahnstrecke 1100 der DB Netz AG zwischen dem Abzweig Schwartau Waldhalle und dem geplanten Anschluss an die Schienenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung südlich von Puttgarden,

auch auf den Gemeindegebieten von Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlös wird der Bahnkörper der bisher eingleisigen Strecke 1100 in Teilbereichen ausgebaut und um ein zweites Gleis erweitert (Ausbaustrecke), und zwar in Damlös, sowie ganz überwiegend als zweigleisige Bahntrasse neu aufgebaut (Neubaustrecke), nämlich in Beschendorf, Manhagen und Lensahn. Im Einzelnen: Der PFA 3 beginnt bei Bau-km 135,646 und verläuft in nördlicher Richtung ca. 1,15 km in alter Trassenlage. Ab ca. Bau-km 136,800 erfolgt über ca. 12,8 km die Linienführung der Strecke 1100 in neuer Trassenlage. Die neue Trasse wird überwiegend parallel zur Bundesautobahn (BAB) A 1 (von Heiligenhafen nach Saarbrücken) geführt (in nachfolgender Abbildung rot dargestellt). Ab ca. Bau-km 136,800 wird die alte Bestandsstrecke einschließlich des Haltepunktes Lensahn bis ca. Bau-km 149,600 teiltrückgebaut (auf nachfolgender Abbildung in gelb dargestellt). Der Haltepunkt Lensahn soll an der neuen Trassenlage im ca. Bau-km 144,900 an der Bäderstraße neu errichtet werden. Ab dem Bau-km 150,752 verläuft die Strecke 1100 bis zur Planfeststellungsgrenze zum Abschnitt 4 auf ca. 1,15 km wieder in alter Trassenlage (EB, S. 104).

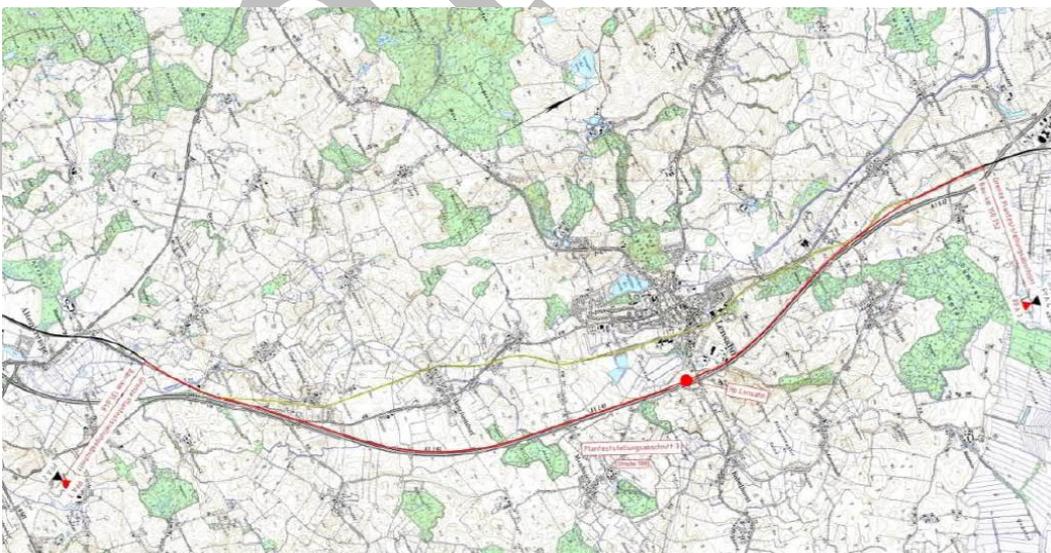


Abbildung 38 im EB, S. 105.

Insgesamt ist das Folgende in dem PFA 3 u.a. geplant (EB, S. 103 f.):

- Aus- und Neubau der Strecke 1100 für zwei Gleise über eine Gesamtlänge von 15,1 km, davon 12 km Neubaustrecke für zwei Gleise, 1,8 km Änderung der Bestandstrasse durch Gradientenanhebung und Erweiterung der Gleisanlage um ein zweites Gleis sowie 1,3 km Änderung der Bestandstrasse durch Erweiterung um ein zweites Gleis,
- Ersatzneubau der Verkehrsstation Lensahn, welcher auf der Bestandsstrecke hinsichtlich der Bahnsteigkanten teiltrückgebaut und innerhalb der neuen Trassenlage (Bau-km: 144,9) an der Bäderstraße neu errichtet wird
- Neubau von Überholungsgleisen im Betriebsbahnhof Oldenburg in Holstein,
- Neubau eines Ladegleises im Betriebsbahnhof Oldenburg in Holstein einschließlich Ladestraße und Kopfladerampe,
- Neubau einer Überleitstelle Bf Groß Schlamin,
- Rückbau von Schienen und Schwellen (außer Schotter) auf der Bestandsstrecke (Bahn-km: 37,1 und km 47,6),
- ersatzlose Beseitigung von insgesamt neun Bahnübergängen bzw. Gleisau splattungen auf der Bestandsstrecke einschließlich aller ausrüstungstechnischen Anlagen sowie dem straßenmäßigen Lückenschluss,
- Elektrifizierung der Strecke 1100 mit Oberleitungsanlagen,
- die Ausrüstung der Strecke 1100 mit Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik,
- Bau von 7 Eisenbahnüberführungen (EÜ), davon 6 als Neubau und 1 als Ersatzneubau,
- Bau von 6 Straßenüberführungen (SÜ), davon 4 als Neubau und 2 als Ersatzneubau,
- Neubau von Lärmschutzwänden,
- ersatzlosen Rückbau 1 Straßenüberführung (SÜ),
- Neubau von 2 Stützbauwerken,
- Neubau von Durchlässen,
- Neubau von Regenrückhaltebecken
- Neubau von Rettungswegen und -zugängen.

Als Folgemaßnahmen sind u.a. geplant:

- Ersatzneubau der Rastanlage „Hasselburger Mühle“ (Westseite), einschließlich der in diesem Bereich befindlichen Richtfunkmastanlage und des Sanitärgebäudes,
- ersatzlosen Rückbau der Rastanlage Damlos (Westseite)
- Neubau bzw. Ersatzneubau von Straßen und Wegen,
- Errichtung einer bauzeitlichen Umfahrung der L 58 (Bäderstraße) sowie diverser Baustraßen- und Baustelleneinrichtungsflächen

- Rückbau einer 110-kV Freileitung auf einer Länge von ca. 5,72 km und Neubau einer Ersatzleitung auf der Ostseite der BAB A1
- Umverlegung Kabel und Leitungen Dritter.

Der Aus- und der Neubau der Gleisanlagen auf der Eisenbahnstrecke 1100 umfasst somit die Herstellung beziehungsweise die Erneuerung des Bahnkörpers einschließlich der Entwässerungsanlagen (EB, S. 104).

3. Raumordnungsverfahren

Das Ergebnis der Landesplanerischen Beurteilung vom 06.05.2014 haben die DB Netz AG und die DB Station & Service im Rahmen der Planungen der Schienenanbindung FBQ berücksichtigt (EB, S. 18 f.). Dies ist zunächst auch gesetzlich so konform. Im Rahmen der einzelnen Planfeststellungsabschnitte wird zu prüfen sein, ob die Vorzugsvariante jeweils im Rahmen der Alternativenprüfung überzeugt.

4. Planrechtfertigung

Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG ist die

„Planrechtfertigung (...) ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in Rechte Dritter verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dass ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist“

BVerwGE 125, 116, Rn. 182 m.w.N.

Die Planrechtfertigung liegt nämlich vor, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist (vgl. BVerwGE 72, 282, 284). Es geht somit immer um die Frage, ob das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zu Grunde liegenden Fachplanungsgesetzes „vernünftigerweise geboten“ ist

vgl. nur BVerwGE 56, 110, 118 f.

Die Frage, ob das Vorhaben der Schienenanbindung FBQ vernünftigerweise geboten ist, muss in erster Linie anhand der Zielsetzungen des AEG geprüft werden. Nach § 1 Abs. 1 S. 1 AEG dient das Gesetz (AEG) der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt.

Heranzuziehen sind folgende Ziele:

a) TEN-V Leitlinien

Gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 8 S. 1 ROG sind die räumlichen Voraussetzungen für den Zusammenhalt im Bundesgebiet und in der Europäischen Union zu gewährleisten. Dies betrifft auch die grenzüberschreitenden Planungen.

Für die Schienenanbindung FBQ als Teil des transeuropäischen Netzes sind die derzeit geltenden Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes als Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 bindend.

Die Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes werden in Art. 4 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 normiert. Diese sind u.a.:

- **Kohäsion:** Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung aller europäischen Regionen gewährleistet
- **Effizienz:** effiziente Nutzung neuer und vorhandener Infrastrukturen
- **Nachhaltigkeit:** Aufbau aller Verkehrsträger in einer Weise, die auf lange Sicht ein nachhaltiges und wirtschaftlich effizientes Verkehrswesen sicherstellt
- **Mehr Vorteile für die Nutzer durch:** Gewährleistung sicherer und hoher Qualitätsstandards im Personen- und Güterverkehr.

Es ist wesentliche Pflicht, das transeuropäische Verkehrsnetz in ressourcenschonender Weise zu planen, aufzubauen und zu betreiben (Art. 5 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013). Dazu gehört es, bestehende Verkehrsinfrastrukturen zu verbessern und instand zu halten. Es gilt „Ausbau vor Neubau“ (lit. a). Zudem sind die strategischen Umweltfolgen zu bewerten, und zwar mit Aufstellung geeigneter Pläne und Programme, sowie des Beitrags zur Abschwächung der Folgen des Klimawandels (lit. e). Gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 haben die Mitgliedsstaaten bei der Planung und dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes die besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union, wie insbesondere die touristischen Aspekte und die topografischen Merkmale der betroffenen Regionen zu berücksichtigen.

Auch vor diesem Hintergrund der TEN-V Leitlinien ist ein Schienenverkehrsweg in nachhaltiger, d.h. ressourcenschonender Weise zu planen, aufzubauen und zu betreiben.

b) Bedarfsfeststellung durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz

Nach § 1 Abs. 2 BSchwAG ist der im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgestellte Bedarf „für die Planfeststellung nach § 18 verbindlich“. Die eisenbahnrechtliche Planfeststellungsbehörde wird somit davon entbunden, für die im Bedarfsplan aufgeführten Neu- und Ausbauvorhaben das künftige Verkehrsbedürfnis im Wege einer Prognose zu ermitteln. Die Prognoseentscheidung wurde nämlich bereits durch den parlamentarischen Gesetzgeber getroffen und die Aufgabe der Planfeststellungsbehörde reduziert sich im Hinblick auf die Planrechtfertigung darauf, das konkrete Eisenbahnvorhaben unter die im Bundesschienenwegeausbaugesetz ausgewiesenen Bedarfstatbestände zu subsumieren.⁶

Allerdings kann das fachgesetzliche Ziel in Frage gestellt werden, wenn die gesetzgeberische Prognose (Verkehrsmengenprognose) plausibel in Zweifel gezogen werden kann (dazu unter III.).

5. Umweltauswirkungen / UVS

Das Vorhaben ist mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden, die in Kap. 8 des Erläuterungsberichts und in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Unterlage 15) behandelt werden.

Durch das Bauvorhaben werden insgesamt Biotopstrukturen in einer Größenordnung von 3,04 ha versiegelt, darunter fallen 2.534 laufende Meter Baum- und Feldhecken, 2.145 m Knicks sowie geschützte Biotope wie Kleingewässer. Es müssen 40 Einzelbäume gefällt werden und die kumulative Wirkzone betriebsbedingter Wirkungen von 25 m geht auf einer Fläche von rund 12,00 ha über die Baukörper und das Baufeld hinaus (EB, S. 276).

Der Umweltbericht nimmt keine eigene Beschreibung und Bewertung aller Trassenvarianten vor, sondern nimmt lediglich Bezug auf die Beschreibung und Bewertung der Varianten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie. Dies wird gerügt.

III. Einwendungen und Stellungnahmen

1. Klimaschutzziele

Das Vorhaben hat die Ende 2019 gesetzlich normierten Klimaschutzziele im Bundesklimaschutzgesetz zu berücksichtigen. Das Vorhaben steht mit den Vorgaben des Bundesklimaschutzgesetzes in Widerspruch und stellt einen Verstoß gegen diese dar.

⁶ Vgl. dazu nur *Schoen*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, Einf § 18 Rn. 47 mwN.

Die nationalen Klimaschutzziele sind im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen (so auch im EB, S. 19 ff.). Bis zum Zieljahr 2030 gilt eine Minderungsquote der Treibhausgasemission von mindestens 55 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 (§ 3 KSG), nicht 48 Prozent gegenüber 1990 (so aber EB, S. 21).

Ausweislich der Berücksichtigungspflicht ist in den eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu prüfen,

1. welche Klimarelevanz das Eisenbahnvorhaben voraussichtlich hat,
2. inwieweit das Vorhaben der Reduktion der Treibhausgas-Emissionen im Sektor Verkehr dient,
3. ob weniger klimaschädliche Maßnahmen ergriffen werden könnten (Alternativenprüfung),
4. inwieweit das Vorhaben dem langfristigen Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 aktiv dient,
5. eine Darlegung, welche konkreten Klimafolgen sich – ohne Antriebswende bzw. mit Antriebswende – aus dem konkreten Verkehr auf dem Abschnitt ergeben können, ggf. unter Ansetzung der UBA Kostenwerte von 180€/t CO².

Zudem ist eine Abwägung mit entgegenstehenden Belangen vorzunehmen und zu begründen, weshalb ein besonderes öffentliches Interesse vorliegt, das die Durchführung des Vorhabens trotz des Vorliegens weniger klimaschädlicher Maßnahmen rechtfertigt.

Zwar enthält der Erläuterungsbericht Angaben zu THG-Emissionen aus dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Vorhaben Schienenanbindung FBQ, allerdings sind keine Angaben zu den THG-Emissionen für die Baumaßnahme selbst und damit verbundenen Emissionen aus einzelnen Bauarbeiten, Baustellenverkehre etc. betrachtet worden. Es wird lediglich unterstellt, dass unter Einbeziehung der Emissionen der Infrastrukturherstellung eine Minderung der THG eintrete (EB, S. 23). Nachvollziehbar ist dies nicht und dieses Vorgehen entspricht auch nicht der Berücksichtigungspflicht aus § 13 KSG.

Unberücksichtigt bleibt auch, dass derzeit offenbar ernsthaft geprüft wird, die sog. Bäderbahn auf Teilen der Bestandsstrecke zukünftig zu betreiben.⁷ Bisher galt, die Bestandsstrecke in allen Teilen zurückzubauen, die nicht zweigleisig ausgebaut werden. In den vorliegenden Planunterlagen ist der Rückbau von Schienen und Schwellen (außer Schotter) auf der Bestandsstrecke (Bahn-km: 37,1 und km 47,6) entsprechend auch vorgesehen (EB, S. 103). Sollten sich nun

⁷ Vgl. Präsentation von NahSH zur Bäderbahn, zu finden unter: <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2023/03/230323-Praesentation-Zukunft-Baederbahn.pdf>.

Änderungen betreffend der Bestandsstrecke ergeben – auch zusätzliche Infrastruktur und kein Rückbau – sind allerdings insbesondere auch die damit zusammenhängenden langfristigen Folgen der THG-Emissionen zu betrachten.

2. Keine Übereinstimmung mit zwingendem EU-Recht

Es besteht eine Pflicht zur Beachtung von Art. 4 der Verordnung 2018/841 über den Klimaschutzbeitrag von Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft („LULUCF-Verordnung“) in behördlichen Genehmigungsverfahren, dazu finden sich im gesamten Planwerk keinerlei Ausführungen. Die Übereinstimmung ist daher nicht sichergestellt und der Planfeststellungsbeschluss allein deswegen zu versagen. Daneben liegt ein Verstoß gegen das UVPG vor.

a) Vorgaben der Verordnung

Im Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF) werden die Treibhausgas (THG)-Emissionen zusammengefasst, die der Nutzung einer Fläche oder der Änderung dieser Flächennutzung zugerechnet werden. Hierunter fallen insbesondere die durch die Bewirtschaftung des Waldes abgegebenen oder eingebundenen Treibhausgase (einschließlich der in Holzprodukten gespeicherten THG), die CO₂-Emissionen aus und Einbindungen in landwirtschaftlich genutzten Böden sowie die Emissionen oder Einbindungen, die bei der Änderung von Flächennutzungen auftreten – hier also bei der Versiegelung und Überbauung weitgehend landwirtschaftlich genutzter Böden.

Die LULUCF-Verordnung verpflichtet alle Mitgliedstaaten auf das national verbindliche Ziel, dass die Treibhausgasbilanz von bewirtschafteten Böden, Feuchtgebieten, Wäldern und Holzprodukten ausgeglichen ist. Genauer gesagt verpflichtet Artikel 4 der Verordnung die Mitgliedstaaten dazu, sicherzustellen, dass in den Zeiträumen von 2021-2025 und 2026-2030 im LULUCF-Sektor insgesamt die Emissionen den Abbau von Treibhausgasen nicht überschreitet (sog. No-Debit-Rule).

Berücksichtigt werden THG-Emissionen und -abbau auf den in Artikel 2 genannten Flächen: aufgeforstete und entwaldete Flächen, bewirtschaftete Ackerflächen, bewirtschaftetes Grünland und bewirtschaftete Waldflächen, sowie ab 2026 auch bewirtschaftete Feuchtgebiete.

b) Verpflichtung zur Berücksichtigung der Auswirkungen eines Vorhabens auf die Einhaltung der No-Debit-Verpflichtung

Als Verordnung beansprucht die Regelung unmittelbare Geltung in der deutschen Rechtsordnung, Art. 288 UAbs. 2 AEUV. Einer nationalstaatlichen Umsetzung bedarf es nicht. Dabei ist die „No-Debit“-Verpflichtung hinreichend bestimmt um

unmittelbare Pflichten für staatliche Stellen zu begründen und ihre Erfüllung obliegt auch den nationalstaatlichen Behörden in Genehmigungsverfahren.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sind die Behörden verpflichtet, die Auswirkungen auf den LULUCF-Sektor zu ermitteln, zu bewerten und zu berücksichtigen (aa). Dabei sind auch die Konsequenzen für die Einhaltung der Pflichten unter Art. 4 LULUCF-Verordnung zu prüfen (bb).

aa)

Bei jedem UVP-pflichtigen Vorhaben sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die Auswirkungen eines Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter, und damit ausdrücklich auch auf Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, zu prüfen.

Das Schutzgut „Klima“ umfasst dabei ausweislich der Anlage 4 Nr. 4 Buchst. b und Buchst. c. Doppelbuchst. gg UVPG nicht nur das lokale Mikroklima, sondern auch das Makroklima und soll insbesondere Art und Ausmaß von Treibhausgasemissionen und damit die Auswirkungen auf den Klimawandel umfassen.

Überdies wurde durch die Einführung und Voranstellung des Schutzgutes „Fläche“ der Bedeutung des Gesichtspunkts des Flächenverbrauches in besonderer Weise Ausdruck verliehen. Die Umwandlung von Flächen in Siedlungen und Verkehrswege, die kontinuierliche Abnahme von land- und forstwirtschaftlichen Flächen, die zunehmende Versiegelung und die durch Nutzungsänderung verringerte Kohlenstoffbindung gehen mit erheblichen Umweltschädigungen und Treibhausgasemissionen einher. Die Erhaltung der natürlichen THG-Speicherfunktion land- und forstwirtschaftlich genutzter Böden ist von besonderer Bedeutung, um nachteilige Auswirkungen auf Luft und Klima zu verhindern. Insofern umfasst das Schutzgut der „Fläche“ die zentralen Anliegen der LULUCF-Verordnung zum Erhalt des Sektors als Senke.

Im Rahmen der Prüfung der Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter von „Klima“ und „Fläche“ im Rahmen einer UVP sind Behörden daher verpflichtet, erhebliche THG-Emissionen zu ermitteln und zu berücksichtigen, welche durch die mit dem Vorhaben verbundene Landnutzung(sänderung) verursacht werden.

bb)

Darüber hinaus stellt § 3 Satz 2 UVPG klar, dass die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen „einer wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze“ dient. Der Begriff geltende Gesetze umfasst dabei nicht nur geltende Gesetze des Bundes- oder Landesrechts, sondern

auch unmittelbar geltende Vorschriften des Europarechts, die die materiellen Anforderungen an die Umweltverträglichkeitsprüfung konkretisieren.

Eine solche materielle Anforderung ergibt sich aus Art. 4 LULUCF-Verordnung. In Bezug auf das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot aus Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/60 (Wasserrahmenrichtlinie) hat der EuGH festgestellt, dass die Einhaltung von Verpflichtungen aus einer Richtlinie im Rahmen der UVP zu überprüfen und sicherzustellen ist. Selbst wenn in einer Richtlinie eine „programmatische“ Pflicht des Mitgliedsstaates enthalten ist, wirkt sich diese auf Projektebene aus.

Ausgehend von diesen Maßstäben ist auch die Auswirkung auf die Einhaltung von Art. 4 der LULUCF-Verordnung bei behördlichen Entscheidungen über konkrete Projekte zu berücksichtigen, sofern diese eine nachteilige Auswirkung auf die Senkenfunktion des Sektors insgesamt und damit einen Verstoß gegen die No-Debit-Verpflichtung befürchten lassen.

So enthält die LULUCF-Verordnung nicht nur programmatische Formulierungen bloßer Ziele, sondern die konkrete Pflicht zur Sicherstellung der Erhaltung des LULUCF-Sektors als Netto-Senke.

Zur Erfüllung dieser Pflicht sind die Mitgliedsstaaten zunächst zur Erhebung und Übermittlung von Daten und Informationen zu den Emissionen in dem Sektor verpflichtet (vgl. Art. 5 ff. der Verordnung). Zeichnet sich auf Grundlage der erhobenen Daten jedoch ab, dass die Pflicht aus Art. 4 LULUCF-Verordnung für einen der Berichtszeiträume verletzt wird, so folgt daraus auch die Pflicht zum Ergreifen aller erforderlichen Maßnahmen, um einen Verstoß abzuwenden oder diesem jedenfalls entgegenzuwirken.

Eine andere Auslegung lassen die Worte „die Mitgliedstaaten stellen sicher“ (in Englisch „ensure“; Französisch „veiller à ce que“) und der europarechtliche Grundsatz des „effet utile“ nicht zu. Unter diesen Umständen ist die Genehmigung eines Projekts mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die THG-Bilanz des LULUCF-Sektors zu versagen, solange nicht sichergestellt ist, dass die Pflicht aus Art. 4 LULUCF-Verordnung tatsächlich eingehalten wird.

c) Verstoß auch wahrscheinlich

Nach den derzeit besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen des Projektionsberichts 2019 der Bundesregierung ist absehbar, dass Deutschland die Pflicht aus Art. 4 LULUCF-Verordnung nicht einhalten wird.

Bislang war der LULUCF-Sektor insgesamt eine Senke, der THG-Abbau überstieg insgesamt die Emissionen.

Für 2017 betrug der Überschuss noch 15,1 Mt CO₂e. Dazu trugen vor allem die Wälder bei, die 57,6 Mt CO₂-Äquivalenten (CO₂e) speicherten. Auch in Holzprodukten konnten 3,0 Mt CO₂e festgelegt werden. Dem gegenüber standen die Treibhausgasquellen aus Ackerland mit 15,1 Mt CO₂e, aus Feuchtgebieten 4,0 Mt CO₂e sowie aus Grünland 22,5 Mt CO₂e und Siedlungen 3,7 Mt CO₂e. Der größte Teil dieser Emissionen stammt aus der Entwässerung von organischen Böden zur landwirtschaftlichen Nutzung.

Die Prognosen im Projektionsbericht der Bundesregierung 2019 über die künftige Entwicklung des Sektors kommen zu dem Ergebnis, dass der Sektor ohne zusätzliche Maßnahmen im Jahr 2020 erstmals zu einer THG-Quelle in Höhe von 29,6 Mt CO₂e wird.

Projektionsbericht 2019 für Deutschland gemäß Verordnung (EU) Nr. 525/2013, verfügbar unter <https://www.bmu.de/download/projektionsbericht-der-bundesregierung-2019/>, S. 190, Tabelle 82

Die Bundesregierung führt zum LULUCF-Sektor aus:

„Aufgrund der Verschiebung der Altersstruktur der Waldbestände und veränderte Holznutzung sinkt die Kohlenstofffestlegung bis 2020 um etwa 80 Prozent auf 11,8 Mio. t CO₂-Äq. Die anderen Bereiche verändern sich hingegen nur wenig. So wird der Sektor ohne zusätzliche Maßnahmen im Jahr 2020 voraussichtlich zu einer Quelle von Treibhausgasen in Höhe von 29,6 Mio. t CO₂-Äq. Laut Projektion steigt die Festlegung von Treibhausgasen im Wald anschließend wieder an, jedoch nicht so hoch, dass der Sektor insgesamt wieder zu einer Senke wird. Für das Jahr 2025 werden Treibhausgasemissionen in Höhe von 11,2 Mio. t CO₂-Äq. und für das Jahr 2035 18,8 Mio. t CO₂-Äq. erwartet“

(Unterrichtung durch die Bundesregierung – Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 vom 11.10.2019, BT-Drs. 19/13900, S. 99.)

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Projektionen bezüglich der Kohlenstoffeinbindung in der Flächenkategorie Wald aufgrund der starken Trockenheit und des daraus resultierenden Käferbefalls für Jahre 2018 bis Mitte 2020 erheblich nach unten korrigiert werden müssen. Das BMEL geht insoweit von 178 Mio. Kubikmetern Schadholz und einer beschädigten Fläche von 285.000 Hektar aus.

Antwort der Bundesregierung vom 20.08.2020, BT-Drs. 19/21757, S. 1

Nach den Prognosen der Bundesregierung zeichnet sich demnach klar ab, dass sich der LULUCF-Sektor in naher Zukunft von einer Treibhausgas-Senke in eine Quelle umwandeln und Deutschland folglich seine Pflichten unter Art. 4 LULUCF-Verordnung nicht erfüllen wird.

3. Planrechtfertigung

a) Entfallen der gesetzlichen Bedarfsfeststellung

Die Planrechtfertigung ist trotz der Aufnahme im Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege als „Vorhaben des vordinglichen Bedarfs“ nicht gegeben. Zwar ist die gesetzliche Bedarfsfeststellung verbindlich, jedoch entfällt die gesetzliche Bindungswirkung, wenn das Bedarfsgesetz gegen höherrangiges Recht verstößt. Dies ist der Fall, wenn das gesetzgeberische Ermessen überschritten ist bei evident fehlender Erforderlichkeit des Vorhabens (Verstoß gegen Verfassungsgrundsätze)

Anstatt vieler BVerwG, NVwZ 1996, 381.

oder bei Verstößen gegen bindendes, europäisches Recht, das bei der Bedarfsfeststellung zu beachten ist.

BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019 – 9 A 13/18, -juris, Rn. 48 ff. zur SUP-Pflicht.

Das BVerwG hat in seiner jüngeren Entscheidung zum 7. Abschnitt der A 39 die (erforderliche!) SUP zum Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. Bedarfsplan als noch rechtmäßig betrachtet, dennoch ist die Rechtsprechung auf das gesamte relevante Unionsumweltrecht übertragbar. Soweit ein Bedarfsgesetz gegen relevantes Unionsumweltrecht verstößt, entfällt die Bindungswirkung. Ein anderes Ergebnis wäre mit dem unionsrechtlichen Effektivitätsprinzip nicht vereinbar.

BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019 – 9 A 13/18 –, Rn. 55, juris

Wie bereits unter II.1. dargestellt, ist nicht dargelegt, ob das Vorhaben mit den verbindlichen nationalen Klimaschutzziele vereinbar ist (siehe oben). Bei den Klimaschutzziele handelt es sich im Kern um die Umsetzung von europäischen Umweltrecht, siehe bereits Wortlaut von § 1 KSG. Hintergrund ist die Verfehlung der europäischen Treibhausgasreduktionsvorgaben aus der bis 2020 geltenden sog. Effort-Sharing-Decision

Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020

und der Europäischen Klimaschutzverordnung EU 2018/842 in den Sektoren außerhalb des Europäischen Emissionshandels (Verkehr, Gebäude, Teile der Industrie, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft) ein Treibhausgasminderungsziel von 14 %

bis 2020 und 38 % bis 2030 (jeweils gegenüber 2005). Bis 2017 sind die Emissionen jedoch nur um 3 % gesunken.

So explizit die Gesetzesbegründung zum KSG, BT-Drs. 19/14337, S. 1.

Zudem ergibt sich aus dem Vortrag zu den Rechtswirkungen zur LULUCF Verordnung (II.2.) ebenfalls ein wahrscheinlicher Verstoß gegen höherrangiges Recht. Selbst wenn man meinen sollte, die Verordnung könne keine Rechtswirkungen auf Vorhabenebene entfalten, gilt dies nicht für den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Zum einen wurde im Rahmen der SUP die Senkenfunktion im Sinne der LULUCF-Verordnung nicht betrachtet. Zum anderen ist schlicht nicht dargelegt, wie Deutschland im Falle der Realisierung des BWVP die Anforderungen erfüllen kann.

Aus diesem Grund dürfte die gesetzliche Bindung des Bedarfsplans entfallen sein.

Dabei sind die sicher zu erwartenden und auch von Deutschland mitbeschlossenen Verschärfung der EU-Klimaschutzziele und der entsprechenden Vorgaben der Verpflichtungen nach dem Pariser Übereinkommen nicht einmal berücksichtigt. Das neue EU-Klimaschutzgesetz (als Überarbeitung der EU-Governance-Verordnung EU 2018/1999) wird die EU-Ziele von 40% Reduktion seit 1990 auf 55% anheben – mit allen sektoralen Auswirkungen, die im KSG noch nicht berücksichtigt sind.

b) Fehlen der eigenen Planrechtfertigung des Vorhabens

Das Vorhaben ist nicht vernünftigerweise geboten, die eigene Planrechtfertigung fehlt, obwohl es derer mangels Bindungswirkung des BSWAG bedarf.

Die Verkehrsmengenprognose ist nämlich fehlerhaft. Die Prognosen, die für den Schienenverkehr durch den Tunnel der Festen Fehmarnbeltquerung angenommen wurden, weichen von den seitens der Vorhabenträgerin angesetzten Verkehrszahlen für die Schienenanbindung FBQ ab. Dies ist widersprüchlich und wird beanstandet.

Für den Schienenverkehr, der durch die Feste Fehmarnbeltquerung (Tunnel) zukünftig abgewickelt werden soll, wird für das Prognosejahr 2030 angenommen, dass im Personennahverkehr täglich **15 Züge** und im Personenfernverkehr (Hamburg – Kopenhagen) **23 Züge** verkehren sollen. Mit Eröffnung der FBQ Tunnel soll auf der Strecke auch schienengebundener Güterverkehr abgewickelt werden, und zwar werden **73 Züge** pro Tag prognostiziert. Insgesamt sollen somit **111 Züge** täglich auf der Schienenstrecke durch die FBQ Tunnel verkehren (EB PFV FBQ Tunnel, S. 48, Stand 13.12.2017; vgl. auch PFB FBQ v. 31.01.2019, S. 1132).

Die Prognosen im Zusammenhang mit der Schienenhinterlandanbindung – die, nicht getrennt von dem Vorhaben FBQ (Tunnel) gesehen werden können – bleiben unklar: Nach der ursprünglichen Betriebsprognose zur Schienenhinterlandanbindung auf der Basis des BVWP 2003 wurden auf der Strecke pro Tag insgesamt 210 Züge erwartet, und zwar in folgender Verteilung: Personennahverkehr 38 Züge, Personenfernverkehr 22 Züge und Güterverkehr 150 Züge. Die Vorhabenträgerin sprach im Raumordnungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung selbst von bis zu 220 Zügen täglich auf der FBQ-Hinterland-Trasse zwischen Lübeck und Puttgarden (vgl. dazu nur Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienenhinterlandanbindung, 2.3.2, S. 37 ff.).⁸

Der BVWP 2003 wurde im Jahr 2010 überprüft. In diesem Zusammenhang wurden die Bedarfspläne für die Schiene aktualisiert und erheblich reduziert. Danach war für den Prognosezeitraum 2025 von 20 Zügen im Schienenpersonenverkehr, 38 Zügen im Nahverkehr und 79 Güterzügen auszugehen.⁹

Die Entwicklung einer stetigen Verringerung der erwarteten Verkehrszahlen ist auch der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 6 Zugzahlen auf dem FBQ-Korridor

Verkehrsgattung	1995	2008	2025 (alt)	2025 (neu)
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	20	k. A.	22	20
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	40	40	38	38
Schienengüterverkehr (SGV)	30	- (80 via Padborg)	150	79
Summe (Tag)	90	120	210	137

(Quelle: Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienenhinterlandanbindung, S. 38).¹⁰

Zwischenzeitlich wurde der derzeit geltende Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Bundeskabinett verabschiedet. In den Detailinformationen zur ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ, Projekt 2-011-V01) ist eine Prognose für den Güterverkehr von **49 Zügen** täglich angegeben.¹¹

⁸ Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienenhinterlandanbindung im Internet auf der Seite des Kreis Ostholstein zu finden unter: https://www.kreis-oh.de/Wirtschaft-Natur-Tourismus/Regional-und-Kreisentwicklung/Fehmarnbelt-Querung-B%C3%BCro/Schienenanbindung/index.php?La=1&object=tx_2454.472.1&kat=&quo=2&sub=0.

⁹ Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienenhinterlandanbindung zu finden unter: https://www.kreis-oh.de/Wirtschaft-Natur-Tourismus/Regional-und-Kreisentwicklung/Fehmarnbelt-Querung-B%C3%BCro/Schienenanbindung/index.php?La=1&object=tx_2454.472.1&kat=&quo=2&sub=0.

¹⁰ Ebenda.

¹¹ Zu finden unter: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-011-V01/2-011-V01.html#h1_uebersicht.

Die Prognosezahlen für die Schienenhinterlandanbindung sind vor diesem Hintergrund unklar. Denn so wurden mit Blick auf den Prognosehorizont 2025 noch 78 Güterzüge angesetzt. Nunmehr sollen nach der neuen Prognose 2030 nur noch **68 Güterzüge** (inklusive der Züge, welche ausschließlich zu innerbetrieblichen Zwecken der DB Netz AG und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen verkehren) für die Schienenhinterlandanbindung angenommen werden (EB, S. 37 f.).

Insgesamt werden erwartet:

Die DB Netz AG erwartet auf Grundlage der Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung für den Eisenbahnverkehr auf der Eisenbahnstrecke 1100, der Eisenbahnstrecke 1103 und der Eisenbahnstrecke 1104 nachfolgende Verkehre.

Für den Prognose-Planfall 2030 (mit Vorhabenrealisierung) wurden folgende Zugzahlen gegenübergestellt:

	SPFV	SPNV	SGV
Strecke 1100 (Bad Schwartau - Neustadt)	0	Bis zu 94	0
Strecke 1100 (bis Puttgarden)	Bis zu 20*	Bis zu 20	68**

*davon bis nach Puttgarden bis zu 16 Züge (saisonal fahren 4 Züge von Hamburg bis Fehmarn-Burg, aber nicht weiter bis Puttgarden bzw. Dänemark)

**bis zum Anschluss an die Schienenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung südlich von Puttgarden

Darüber hinaus werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Eisenbahnstrecke 1100, soweit Zugtrassen im Sinne des § 1 Abs. 20 des Eisenbahnregulierungsgesetzes^{xxxv} verfügbar sind, auch Züge im Gelegenheitsverkehr anbieten können.

(EB, S. 46 f.)

Unklar ist auch, wie die „Züge im Gelegenheitsverkehr“ beispielsweise schall- und erschütterungstechnisch zu bewerten sind.

Offenbar gibt es von sachverständiger Seite erhebliche Zweifel daran, dass die Prognosen realistisch sind. Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs zwischen Deutschland und Skandinavien wird negativ gesehen. Ausweislich einer Präsentation eines Vortrags zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs zwischen Deutschland und Skandinavien von HTC¹² auf dem 32. Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung am 23.05.2019 werden die Prognosen des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs die Annahmen deutlich verfehlen, da die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehre an Dynamik verlieren (Präsentation, S. 3, 5, 22). Ursächlich sei der Rückgang bzw. nur schwache Zuwachs durch rückläufige Güteraufkommen und nur leicht wachsender Verkehrsleistung in Schweden (Präsentation, S. 9 f.). Die unterstellte Wachstumsrate werde im Schienengüterverkehr weitgehend verfehlt (Präsentation, S. 17, 20).

¹² Zu finden unter: http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/sites/default/files/media/HTC_Dialogforum_Aktualisierung%20Vergleich%20Verkehrsprognosen_190523_0.pdf.

Auch aus der offenbar (erneut) reduzierten Prognose 2030 (nunmehr 68 Güterzüge) für die Schienenhinterlandanbindung wird ersichtlich, dass erhebliche Unklarheiten bezüglich einer verlässlichen Verkehrsprognose im grenzüberschreitenden Bereich bestehen. Jedenfalls nehmen die Verkehrszahlen weiter ab, so dass der Bedarf überhaupt in Frage gestellt werden kann.

Diese Unsicherheiten werden ausdrücklich beanstandet. Unsicherheiten gehen zu Lasten des Vorhabenträgers und führen dazu, dass die Verkehrsmengenprognose so nicht haltbar ist. Damit ist auch die Planrechtfertigung in Zweifel zu ziehen.

4. Elektrifizierung

Unklar ist, ob die Vorhabenträgerin zusätzlich zu den Grenzwerten nach der 26. BImSchV für sensible Nutzungen (Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, Altenheime, Kindertagesstätten u.ä.) einen Vorsorgewert von $0,1 \mu\text{T}$ für die magnetische Flussdichte des Magnetfelds einhält (dazu gibt es eine Empfehlung der Stadt Hamburg zu elektromagnetischen Feldern)¹³. Nach dortigen Betrachtungen wird der Vorsorgewert noch in einem Streifen von etwa 60 m entlang der Gleisanlagen überschritten. Deshalb sind Nahbereiche entlang der elektrifizierten Eisenbahnstrecken von Wohnbebauung grundsätzlich freizuhalten.

5. Varianten

Im PFA 3 ist ausweislich der Antragstrasse geplant, bei Groß Schlamin die bestehende Eisenbahnstrecke zu verlassen und die Eisenbahntrasse in Bündelung mit der Bundesautobahn A 1 als Neubaustrecke weiter verlaufen zu lassen, in Richtung Lensahn und Oldenburg in Holstein (EB, S. 58).

Die Antragstrasse der Vorhabenträgerin entspricht damit der Vorzugsvariante aus der landesplanerischen Beurteilung (EB, S. 86).

6. Geplanter Zustand der Eisenbahnstrecken

Die DB Netz AG führt im EB, S. 94 selbst aus:

¹³ Stellungnahme der BUE mit Verweis auf Gutachten von Müller-BBM, zu finden unter <https://docplayer.org/211851194-Betreff-aw-bebauungsplan-entwurf-hafencity-10-am-lohsepark-kenntnisnahme-verschickung-vor-oeffentlicher-auslegung-anlagen.html>

Das Vorhaben dient der Anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung an das Eisenbahnnetz der DB Netz AG. Die Eisenbahnstrecke 1100 bleibt deshalb weiterhin eine Hauptbahn im Sinne des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG in Verbindung mit § 1 Abs. 2 EBO. Die Eisenbahnstrecke 1023, die Eisenbahnstrecke 1103 und die Eisenbahnstrecke 1104 bleiben ebenfalls weiterhin Hauptbahnen im Sinne des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG in Verbindung mit § 1 Abs. 2 EBO. Die Eisenbahnstrecke 1100 Abzweig wird ebenfalls eine Hauptbahn im Sinne des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG in Verbindung mit § 1 Abs. 2 EBO sein.

Die Eisenbahnstrecke 1100 soll als „konventionelle Eisenbahnstrecke“ weiterhin einen Bestandteil des Kernnetzes der transeuropäischen Verkehrsnetze im Sinne des Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 bilden. Allerdings bleibt unklar, ob die Strecke 1100 nicht doch als Hochgeschwindigkeitsstrecke eingeordnet und entsprechend ausgebaut wird. Zwar ist eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h vorgesehen ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$).¹⁴ Dafür, dass die Trasse doch zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut wird, spricht vor allem, dass in Dänemark die Strecke für eine Geschwindigkeit der Züge von 200 bis 250 km/h ausgelegt werden soll. Dies geht aus einem Artikel der Lübecker Nachrichten vom 20.03.2013 hervor und wird auch im EB nicht klargestellt (vgl. EB, S. 32). Legt man dies zugrunde, ist nur schwer vorstellbar, dass auf der gleichen transeuropäischen Bahnstrecke unterschiedliche Geschwindigkeiten gelten sollen.

7. Abschnittsbildung

Die Abschnittsbildung ist fehlerhaft, so dass damit gegen den Grundsatz der Problembewältigung verstoßen wird. Das Gebot gerechter Abwägung fordert, alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange umfassend abzuwägen. In die Planung eines konkreten Vorhabens sind in umfassender Weise schlechthin alle planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen, welche zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe sowie zur Bewältigung der von dem Planungsvorhaben in seiner räumlichen Umgebung erst aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind.

BVerwGE 61, 307, 311.

Vor diesem Hintergrund sind grundsätzlich alle in der Planungsentscheidung durch das Vorhaben ausgelösten Konflikte zu regeln.

BVerwG NVwZ 1986, 640, 641; 2004, 1237, 1239; 2011, 1256, 1261.

¹⁴ Vgl. PRINS Projektinfo zur ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden zu finden unter https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-011-V01/2-011-V01.html.

Konflikte dürfen nicht verdrängt, ausgespart, verharmlost oder falsch behandelt werden. Der Grundsatz der Problembewältigung gebietet deshalb eine Planfeststellung für das Vorhaben und die Folgemaßnahmen in einer einheitlichen Planungsentscheidung.

BVerwGE 57, 297, 302.

Dies drängt sich im vorliegenden Fall besonders auf, da sämtliche baulichen Maßnahmen zugleich Folgemaßnahmen des Gesamtvorhabens FBQ sind. Das Tunnelvorhaben zum Bau der FBQ und die Hinterlandanbindungen werden zwar als getrennte Vorhaben behandelt, sie stehen aber unstreitig tatsächlich in engem zeitlichem und räumlichem Zusammenhang und können zur Konfliktlösung auch nur gemeinsam abgearbeitet werden.

Insbesondere mit Blick auf die Fehmarnsundquerung, die nicht Bestandteil eines Planfeststellungsabschnittes ist (müsste eigentlich dem PFA 6 zugeschrieben werden), verstößt das Vorhaben gegen den Grundsatz der Konfliktbewältigung und damit gegen eine sachgerechte Abschnittsbildung. Die Schienenanbindung FBQ hängt ganz wesentlich von der Anbindung an die Fehmarnsundquerung ab. Da bereits seit März 2020 bekannt ist, dass als neue Sundquerung ein Absenktunnel mit völlig neuen Anbindungen bezüglich Straße B 207 aber auch Schiene notwendig werden, ist der Abschnitt PFA 6 aufgrund der neuen Sachlage falsch gewählt. Dies wird ausdrücklich beanstandet.

8. Zu beachtende Planungen

Es wird gerügt, dass die Planunterlagen veraltet sind und den aktuellen Stand der Planungen des Neubaus der 380-kV-Leitung Raum Lübeck - Raum Göhl, Ostküstenleitung 3. Bauabschnitt nicht berücksichtigt. Die Veröffentlichung der Planunterlagen begann am 29.08.2022 und die Einwendungsfrist endete bereits am 12.10.2022. Die Planungen der Vorhabenträgerin TenneT zum Neubau der 380-kV-Leitung beeinträchtigen auch die Gemeindegebiete von Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos, durch Maststandorte und Überspannungen. Es wird gerügt, dass die Infrastrukturvorhaben offenbar nicht miteinander abgestimmt werden und zusätzliche räumliche Zwangspunkte geschaffen werden, die zu unverhältnismäßig großen Eingriffen in Natur und Landschaft führen.

Es wäre erforderlich gewesen, die geplanten Maststandorte und Überspannungsbereiche der 380-kV-Ostküstenleitung bereits in den Planunterlagen der Vorhabenträgerin DB Netz AG kenntlich zu machen, um die zusätzliche Betroffenheit durch das Vorhaben von TenneT für die Betroffenen erkennbar zu machen.

9. Entwässerungskonzept

Das auf den Bahnanlagen anfallende Niederschlagswasser soll durch ein Entwässerungssystem in vorhandene Vorfluter eingeleitet werden. Zum Großteil sind hierfür zum Gleis parallele Bahngräben mit einer Mindestdiefe von 0,4 m geplant. Die Böschungsflächen und die Sohle des Bahngrabens wird mit einer Oberbodenabdeckung und Rasenansaat hergestellt. Um Erosionen und das Aufweichen des Untergrundes zu vermeiden, werden in Abschnitten die Sohle und Teile der Böschungsflächen der Bahngräben befestigt (z.B. mit Wasserbaupflaster oder Grabenschalen, EB, S. 133). Unklar ist, welche zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen dieses Entwässerungssystem verursacht.

10. Eisenbahnüberführungen (EÜ)

Im PFA 3 sind insgesamt sieben EÜ als Neu- bzw. Ersatzneubauten geplant (EB, S. 151 ff.), und zwar entsprechend der nachfolgenden Tabelle:

Tabelle 6: Übersicht Eisenbahnüberführungen

Bezeichnung	Bau-km (Strecke 1100)	Maßnahme
EÜ Kremper Au	136,381	Ersatzneubau (Bahn-km 36,413)
EÜ Bentfelder Weg	140,175	Neubau
EÜ Sievershagener Weg	141,202	Neubau
EÜ Manhagener Weg	143,981	Neubau
EÜ Brunskruger Weg	146,199	Neubau
EÜ Grüner Hirsch	147,429	Neubau
EÜ Moosbruch	148,205	Neubau (BÜ Ersatzmaßnahme: „BÜ Grüner Hirsch“ - Bahn-km 47,681)

(EB, S. 151 f.).

Auf dem Gebiet der Gemeinden Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos werden sechs EÜ geplant, und zwar EÜ Bentfelder Weg (Bau-km 140,175) als Neubau (vgl. Lageplan 03.052), EÜ Sievershagener Weg (Bau-km 141,202) als Neubau (vgl. Lageplan 03.053), EÜ Manhagener Weg (Bau-km 143,981) als Neubau (vgl. Lageplan 03.057), EÜ Brunskruger Weg (Bau-km 146,199) als Neubau (vgl. Lageplan 03.060), EÜ Grüner Hirsch (Bau-km 147,429) als Neubau (vgl. Lageplan 03.061) sowie EÜ Moosbruch (Bau-km 148,205) als BÜ Ersatzmaßnahme „BÜ Grüner Hirsch“ (vgl. Lageplan 03.062).

Die **bauzeitlichen Auswirkungen des Neubaus des EÜ Bentfelder Weg** werden dargestellt (EB, S. 156). Unklar ist allerdings, was unter „kurzzeitigen Vollsperrungen“ zu verstehen ist und mit welchen Mehrwegen die dann notwendigen Nutzungen der bestehenden Verkehrsverbindungen verbunden sind. Der Bentfelder Weg dient der landwirtschaftlichen Erschließung der westlich und östlich der Bundesautobahn liegenden landwirtschaftlichen Flächen bzw. der Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Höfe. Die Erreichbarkeit ist jederzeit sicherzustellen.

Die **bauzeitlichen Auswirkungen des Neubaus des EÜ Sievershagener Weg** werden dargestellt (EB, S. 157). Der landwirtschaftliche Verkehr (Anbindung landwirtschaftlicher Flächen östlich der BAB A 1) soll durch halbseitiges Bauen weitestgehend aufrechterhalten bleiben und eine Wegebeziehung für Fußgänger, Reiter und Radfahrer ermöglicht werden. Widersprüchlich ist dann allerdings, dass mit dem Baufortschritt „Einschränkungen der Fahrbahn und Umfahrungen im unmittelbaren Baufeldbereich erforderlich“ werden. Offenbar sind doch auch „kurzzeitige Vollsperrungen des Sievershagener Weges“ erforderlich. Nochmals wird darauf hingewiesen, dass jederzeit auch die landwirtschaftlichen Flächen und Ortsteile östlich der Bundesautobahn A1 erreichbar sein müssen.

Es ist von der Vorhabenträgerin zu beachten, dass der Sievershagener Weg seit vielen Jahrzehnten, ca. seit 1950, als öffentlicher Wander-, Spazier- und vor allem Radweg wahrgenommen und genutzt wird. Der Sievershagener Weg ist Teil eines gemeinsamen Radwegekonzepts der Gemeinden Beschendorf und Gemeinde Manhagen. Dazu wird ein öffentlich-rechtlicher Vertrag als

Anlage

überreicht. Es ist seitens der Vorhabenträgerin sicher zu stellen, dass der Sievershagener Weg während der Bauzeit der EÜ aber vor allem auch danach weiterhin als Radweg genutzt werden kann.

Auch die **bauzeitlichen Auswirkungen des Neubaus des EÜ Manhagener Weg** werden erwähnt (EB, S. 159). Der Neubau der EÜ soll im Wesentlichen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dem Manhagener Weg durch halbseitiges Bauen (Regelung der einstreifigen Verkehrsführung) erfolgen. Allerdings werden gleichzeitig „Einschränkungen der Fahrbahn und Umfahrungen im Baufeldbereich erforderlich“. Auch ist unklar, wie häufig „kurzzeitige Vollsperrungen“ des Manhagener Weges erfolgen sollen. Da auch die Kirschenallee im Rahmen des Vorhabens erheblich baulich verändert wird, ist fraglich, ob Verkehrsverbindungen aufrechterhalten werden können. Gleichzeitige Baumaßnahmen wurden offenbar nicht in die Betrachtungen einbezogen, dies wird gerügt.

Auch die **bauzeitlichen Auswirkungen des Neubaus des EÜ Brunskruger Weg** werden erwähnt (EB, S. 161). Der Neubau der EÜ soll im Wesentlichen un-

ter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dem Wirtschaftsweg „Sieversberg“ (verlängerter Brunskruher Weg) durch halbseitiges Bauen (Regelung der einstreifigen Verkehrsführung) erfolgen. Dennoch seien teilweise Einschränkungen der Fahrbahn und Umfahrungen im Baufeldbereich erforderlich. Auch hier bleibt unklar, wie häufig „kurzfristige Vollsperrungen“ doch notwendig werden. Es ist nicht hinnehmbar, dass „großräumige Umfahrungen“ über Luusbergweg, Moosbruch (K 39) und Lübecker Straße genutzt werden sollen.

Auch die **bauzeitlichen Auswirkungen des Neubaus des EÜ Grüner Hirsch** werden angerissen (EB, S. 162). Der Weg soll für den Verkehr während der ca. 10 Monate Bauzeit voll gesperrt werden. Eine Zufahrt in Bereich westlich der Bundesautobahn A 1 soll über Baustraßen möglich sein. Welche Umfahrvorgänge genutzt werden können, um die östlich der A 1 gelegenen Flächen zu erreichen ist nicht erwähnt. Dies wird gerügt.

Auch die **bauzeitlichen Auswirkungen des Neubaus des EÜ Moosbruch** werden erwähnt (EB, S. 164). Geplant ist, den Neubau der EÜ im Wesentlichen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Kreisstraße durch halbseitiges Bauen (Regelung der einstreifigen Verkehrsführung) zu realisieren. Allerdings werden teilweise Einschränkungen der Fahrbahn und Umfahrungen im Baufeldbereich erforderlich und auch kurzzeitige Vollsperrungen. Unklar bleibt die Anzahl der Vollsperrungen und fraglich ist, ob die Verkehrsführung über den Luusbergweg, Brunskruher Weg (Sieversberg), Lübecker Straße (K59) und Grüner Hirsch (K59) überhaupt möglich ist. Die Verbindungen Brunskruher Weg und Grüner Hirsch werden zeitweise bzw. voll gesperrt sein.

Insgesamt wird das Verkehrskonzept gerügt, denn weiträumige Umfahrungen sind nicht zumutbar und vor allem muss bezweifelt werden, dass jederzeitige Querungen der Bundesautobahn A 1 möglich sind.

Ganz grundsätzlich ist für sämtliche bauzeitlichen Maßnahmen von der Vorhabenträgerin jederzeit sicherzustellen, dass die Rettungsdienstliche Versorgung der Region östlich und westlich der neuen Schienenstrecke 1100 und auch der Bundesautobahn A 1 im Bereich der Gemeinden Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos auch während der Herstellung der geplanten Eisenbahnüberführungen uneingeschränkt möglich ist.

In den Gemeinden Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos befinden sich auch zahlreiche Ferienwohnungen sowie die zuführende Bundesstraße B501, welche durch die Beliebtheit der touristischen Infrastruktur in den Ostsee-Gemeinden zeitweise sehr hoch frequentiert ist. Durch die mittlerweile ganzjährige Nutzung des touristischen Angebots in Ostholstein kommt es dort zu einer durchgehend hohen rettungsdienstlichen Einsatzfrequenz.

Die nach § 4 Absatz 2 Satz 2 SHRDG und § 2 Absatz 1 Satz 3 SHRDG-DVO durchschnittlich einzuhaltende Hilfsfrist von 12 Minuten dürfte ggf. zukünftig nicht mehr sichergestellt werden. Die Hilfsfrist umfasst den Zeitraum von der Alarmierung des Rettungsmittels durch die Rettungsleitstelle bis zum Eintreffen des ersten Rettungsmittels an dem Einsatzort. Diese Hilfsfrist stellt als Planungsmaß einen wesentlichen Parameter für die Versorgungsstruktur im Rettungsdienst dar. Es wird gerügt, dass sich dazu in den Planunterlagen überhaupt keine Betrachtungen finden und ein Verkehrskonzept gar nicht existiert.

11. Straßenüberführungen (SÜ)

Im PFA 3 sind insgesamt sechs SÜ als Neu- bzw. Ersatzmaßnahmen geplant (EB, S. 165 ff.), und zwar entsprechend der nachfolgenden Tabelle:

Tabelle 7: Übersicht Straßenüberführungen

Bezeichnung	Bau-km (Strecke 1100)	Maßnahme
SÜ Stegelbusch	136,685	Neubau (BÜ Ersatzmaßnahme: „BÜ Kremper Au“ - Bahn-km 36,647)
SÜ K59 über die BAB A 1	138, 519	Ersatzneubau
SÜ Hauptstraße (K59)	138, 558	Neubau
SÜ Kirschenallee	142,773	Neubau
SÜ Bäderstraße (L58)	144,985	Neubau
SÜ Bäderstraße über BAB A 1	144,985	Neubau
SÜ Zum Windpark	145,484	Ersatzloser Rückbau

(EB, S. 165).

Auf den Gebieten der Gemeinden Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos werden verschiedene SÜ geplant, und zwar die SÜ Kirschenallee als Neubau (Bahn-km 142,773, vgl. Lageplan 03.055), EB, S. 172 ff. Zudem wird die SÜ Bäderstraße (L58) bei Bau-km 144,985 als Neubau geplant (vgl. Lageplan 03.058). Über die Bundesautobahn A1 wird die SÜ Bäderstraße bei Bau-km 144,985 geplant (Lageplan 03.058). Notwendig wird auch der ersatzlose Rückbau der SÜ Zum Windpark bei Bau-km 145,484 (EB, S. 180 ff.; Lageplan 03.049).

Während der ca. 10 Monate Bauzeit des neuen Brückenbauwerks **SÜ Kirschenallee** (Bau-km 142,773) soll die Kirschenallee voll gesperrt werden (EB, S. 174). Die Umfahrung soll über den Manhagener Weg, die L 58 (Bäder-

straße), die Eutiner Straße, die Lübecker Straße und die Lensahner Straße erfolgen. Allerdings wird auch die Bäderstraße L 58 bauzeitlich erheblich beeinträchtigt sein.

Seitens der Gemeinde Beschendorf wird gefordert, die SÜ Kirschenallee so zu planen, dass ein Fahrradweg mit hergestellt wird, um dem Radwegekonzept des Kreises Ostholstein zu entsprechen.

Die bestehende Landesstraße „**Bäderstraße**“ (**L 58**) kreuzt die neu geplante Strecke 1100 in Bau-km 144,985 und zur Überquerung der Bahntrasse wird eine neue Straßenbrücke **SÜ Bäderstraße** erforderlich (EB, S. 174). Die Herstellung der SÜ Bäderstraße erfolgt zeitlich parallel zur Herstellung der SÜ Bäderstraße über die BAB A 1, dem Umbau der AS Lensahn sowie der zum Umbau der AS Lensahn erforderlichen Stützwände der Treppen- und Rampenzugänge des Haltepunkts Lensahn. Die Bauzeit für die Gesamtmaßnahmen (Brückenbaumaßnahmen, Herstellung der Stützwand AS Lensahn und der Umbau der AS Lensahn einschl. der Herstellung der bauzeitlichen Umfahrung) wird auf ca. 3 Jahre unter Berücksichtigung von Winterbaupausen und Ferienzeiträumen (Aufrechterhaltung zweier Fahrstreifen je Richtung auf der BAB A1) geschätzt (EB, S. 177). Während der Bauzeit des neuen Brückenbauwerkes wird eine **Vollsperrung der Bäderstraße** notwendig. Um den Verkehr auf der Bäderstraße aufrecht zu erhalten, wird eine Behelfsumfahrung inklusive Straßenbehelfsbrücke über die BAB A 1 parallel zur bestehenden Bäderstraße eingerichtet (EB, S. 177). Unklar ist allerdings, ob auch eine Behelfs-Auffahrt auf die Bundesautobahn A1 hergestellt und die Auf- bzw. Abfahrt weiter möglich ist.

Die **SÜ Bäderstraße über BAB A 1**, Bau-km 144,985, erfolgt zeitlich parallel zur Herstellung der SÜ Bäderstraße, dem Umbau der AS Lensahn sowie der zum Umbau der AS Lensahn erforderlichen Stützwände der Treppen- und Rampenzugänge des HP Lensahn. Die Bauzeit für die Gesamtmaßnahmen (Brückenbaumaßnahmen, Herstellung der Stützwand AS Lensahn und der Umbau der AS Lensahn einschl. der Herstellung der bauzeitlichen Umfahrung) wird auf ca. 3 Jahre unter Berücksichtigung von Winterbaupausen und Ferienzeiträumen (Aufrechterhaltung zweier Fahrstreifen je Richtung auf der BAB A1) geschätzt (EB, S. 179).

Während der Bauzeit des neuen Brückenbauwerkes soll eine Vollsperrung der Bäderstraße erfolgen. Um den Verkehr auf der Bäderstraße aufrecht zu erhalten, wird eine Behelfsumfahrung inklusive Straßenbehelfsbrücke über die BAB A 1 eingerichtet. Für die bauzeitliche Umfahrung wird nördlich, parallel zur bestehenden Straßenführung ein Dammkörper hergestellt. Die Abgrenzung des Straßendamms zur BAB A 1 erfolgt durch Verbauwände (Spundwände). Zur Schaffung notwendiger BE-Flächen für den Rückbau sowie für den Neubau werden temporäre Einengungen der BAB A 1 erforderlich. Die Verkehrsführung auf beiden Richtungsfahrbahnen mit jeweils 2 Fahrstreifen wird aufrechterhalten. Für

den Einbau und Ausbau der Straßenbehelfsbrücke über die BAB A 1, den Rückbau des bestehenden Überbaus und das Einheben der neuen Überbauträger werden zusätzlich kurzzeitige Vollsperrungen der BAB A 1 erforderlich (EB, S. 180). Unklar ist, ob eine Auf- und Abfahrt auf die Bundesautobahn A 1 bauzeitlich gewährleistet wird.

Es ist geplant, mit der Straßenbehelfsbrücke für die L 58 eine Fahrbahnbreite von 6,0 m zu gewährleisten, so dass jeweils ein Fahrstreifen je Richtung aufrechterhalten werden kann. Südlich an der Behelfsbrücke wird einseitig die Überführung des straßenparallelen Gehweges vorgesehen. Die lichte Breite im Bereich des Gehweges beträgt 1,50 m. Der im Bestand vorhandene Geh- und Radweg wird während der Bauzeit unterbrochen. Radfahrer nutzen während der Baumaßnahmen die Fahrbahn bzw. müssen absteigen und den Gehweg nutzen (EB, S. 180). Es ist unklar, ob sämtlicher Straßenverkehr, also auch Lkw jederzeit über die Behelfsbrücke fahren kann oder ob eine Tonnagebegrenzung bestehen wird.

Auch bei den vorgenannten SÜ ist für sämtliche bauzeitlichen Maßnahmen von der Vorhabenträgerin jederzeit sicherzustellen, dass die Rettungsdienstliche Versorgung der Region östlich und westlich der neuen Schienenstrecke 1100 und auch der Bundesautobahn A 1 im Bereich der Gemeinden Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos auch während der Herstellung der Straßenüberführungen uneingeschränkt möglich ist.

In den Gemeinden Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos befinden sich auch zahlreiche Ferienwohnungen sowie die zuführende Bundesstraße B501, welche durch die Beliebtheit der touristischen Infrastruktur in den Ostsee-Gemeinden zeitweise sehr hoch frequentiert ist. Durch die mittlerweile ganzjährige Nutzung des touristischen Angebots in Ostholstein kommt es dort zu einer durchgehend hohen rettungsdienstlichen Einsatzfrequenz.

Die nach § 4 Absatz 2 Satz 2 SHRDG und § 2 Absatz 1 Satz 3 SHRDG-DVO durchschnittlich einzuhaltende Hilfsfrist von 12 Minuten dürfte ggf. zukünftig nicht mehr sichergestellt werden. Die Hilfsfrist umfasst den Zeitraum von der Alarmierung des Rettungsmittels durch die Rettungsleitstelle bis zum Eintreffen des ersten Rettungsmittels an dem Einsatzort. Diese Hilfsfrist stellt als Planungsmaß einen wesentlichen Parameter für die Versorgungsstruktur im Rettungsdienst dar. Es wird gerügt, dass sich dazu in den Planunterlagen überhaupt keine Betrachtungen finden und ein Verkehrskonzept gar nicht existiert.

12. Rettungswegekonzept

Das Rettungswegekonzept ist unplausibel. Ausweislich der Pläne 02.3.012 und 02.3.013 werden auch zahlreiche Wirtschaftswege als Anfahrtswege für die Feuerwehr (FFW Klein Schlamin, FFW Beschendorf, FFW Lensahn, FFW Damlos)

geplant. Bei diesen Wirtschaftswegen in den Gemeindegebieten des Amtes Lensahn handelt es sich um öffentliche wassergebundene Feld- und Wiesenwege, die ausschließlich land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken dienen und keine überörtliche Bedeutung haben. Die Wege werden auch von Spaziergängern, Hundehaltern, Joggern, Reitern usw. genutzt. Zudem lassen die Wegebefestigungen und -breiten keinesfalls die Nutzung durch Fahrzeuge des Rettungsdienstes (Feuerwehr, Krankenwagen, etc.) zu. Das Rettungswegekonzept ist unter Einbeziehung der Wirtschaftswege nicht umsetzbar.

13. Baustraßen

Mit dem Vorhaben verbunden sind zahlreiche temporär einzurichtende Baustraßen (EB, S. 245 ff.). Die Gemeindegebiete von Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos sind davon erheblich betroffen.

Das Baufeld des PFA 3 wird über die Autobahnanschlussstelle „Lensahn“, Autobahnanschlussstelle „Oldenburg in Holstein - Süd“, Rastplatz „Hasselburger Mühle“ und Rastplatz „Damlos“ an die Autobahn angebunden. Für den PFA 3 leitet sich hieraus eine Aufteilung des Streckenverlaufs in folgende sechs Baubereiche ab (EB, S. 245 f.):

- Baubereich 1 Bau-km 135,646 – Bau-km 138,700
- Baubereich 2 Bau-km 138,700 – Bau-km 142,700
- Baubereich 3 Bau-km 142,700 – Bau-km 145,000
- Baubereich 4 Bau-km 145,000 – Bau-km 147,400
- Baubereich 5 Bau-km 147,400 – Bau-km 149,700
- Baubereich 6 Bau-km 149,700 – Bau-km 150,752

Ausweislich der vorbezeichneten Baubereiche und der Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplanung (BE-Pläne in Unterlagen 12) ist ersichtlich, dass zahlreiche gemeindliche bzw. öffentliche Straßen als Baustraßen genutzt werden sollen. Darüber hinaus grenzen diverse Baustelleneinrichtungsflächen an verschiedene Gemeindestraßen an bzw. es werden gewerbliche oder sonstige Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen überplant.

Seitens der Gemeinden wird daher gefordert, dass die Vorhabenträgerin vorab den Zustand der betroffenen Gemeindestraßen erfasst, um eine reibungslose, sachgerechte und vollständige Mängelbeseitigung sicherzustellen. Zudem ist die Notwendigkeit der Baustelleneinrichtungsflächen zu überprüfen, denn Flächeninanspruchnahmen, auch temporäre, sind zu minimieren.

Jegliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Baustraßen und ggf. temporäre Straßenführungen sind auszuschließen. Die Erreichbarkeit der Gemeindegebiete und sämtlicher Gemeindestraßen ist während der gesamten Bauzeit (Tag und

Nacht) sicherzustellen, und zwar insbesondere für Rettungsfahrzeuge, Müllfahrzeuge, Versorgungsfahrten, Anwohner, Gewerbetreibende, Landwirtschaftliche Betriebe, Pendlerverkehre, Touristen etc..

Insbesondere für die Gemeinde Lensahn ist zu gewährleisten, dass das Gewerbegebiet möglichst wenig beeinträchtigt wird. Bereits jetzt ist das Gewerbegebiet durch anliegende Betriebe in den Straßen Dieselstraße, Schwienkuhler Weg und Zum Windpark und auch zukünftig durch das neu entstehende (derzeit sich im Bau befindliche) Logistikzentrum stark frequentiert. Vielmehr ist seitens der Vorhabenträgerin während der gesamten Bauzeit sicherzustellen, dass gemeindliche Straßen möglichst nicht als Baustraßen genutzt werden.

Jedenfalls sind sämtliche im Rahmen der Bautätigkeiten der Vorhabenträgerin beschädigte Gemeindestraßen auf Kosten der Vorhabenträgerin wiederherzustellen. Zudem sind sämtliche notwendigen Folgemaßnahmen – auch Straßenbaumaßnahmen – auf Kosten der Vorhabenträgerin herzustellen.

14. Bauzeit

Es wird zunächst beanstandet, dass die Baudurchführung (EB, S. 249 ff.) nicht mit in den Blick nimmt, dass die weiteren Planungen, beispielsweise die Ostküstenleitung (Raum Lübeck – Siems) ggf. zeitgleich realisiert werden, d.h. die baulichen Aktivitäten mehrerer Vorhaben könnten zeitgleich stattfinden.

Ganz offenbar sind die Planunterlagen auch bereits veraltet, denn die Auslegung der Unterlagen im 3. BA der Ostküstenleitung (Lübeck – Göhl) hat im Jahr 2022 bereits stattgefunden (und sind nicht „geplant“, EB, S. 295).

a) Transporte während der Bauzeit

Zu den Transporten der Baustoffe ist zu beanstanden, dass unklar bleibt, wie viele schwerlastfähige Transporte notwendig sind. Überwiegend ist der Bauablauf durch eine straßenseitige Abwicklung des Verkehrs geplant (EB, S. 250).

Der südliche Teil der Strecke (Baubereich 1-4) soll straßenseitig über die K 59 Hauptstraße – K 59 Lensahner Straße – K 59 Lübecker Straße – L 57 Eutiner Straße – L 58 Bäderstraße an die BAB A 1 angebunden werden. Weitere Zufahrtsmöglichkeiten zu dem beschriebenen Straßenverlauf bieten sich hinter dem Bauwerk SÜ Hauptstraße, Bau-km 139,100, am Bauwerk EÜ Sievershagener Weg, Bau-km 141,202 und am Bauwerk EÜ Kirschenallee, Bau-km 142,773. Die Baustraße und Lagerfläche am EÜ Manhagener Weg, Bau-km 143,981 werden direkt über den Manhagener Weg zur L 58 Bäderstraße und BAB A 1 erschlossen. Je nach Baufortschritt kann der Rastplatz „Hasselburger Mühle“ als Auf- und Ausfahrt zur BAB A 1 genutzt werden (EB, S. 250).

Der nördliche Bereich der Strecke (Baubereich 5-6) soll über die K 59 Grüner Hirsch – K 59 Runghandschen – K 59 Lübecker Straße – L 58 Sundstraße – L 58 Bäderstraße angebunden werden. Je nach Baufortschritt kann der Rastplatz „Damlos“ als Auf- und Ausfahrt zur BAB A 1 genutzt werden. Die Zufahrten zu diesen Baubereichen über die Baustraßen sind an den Straßen „Moosbruch“, „Sieversberg“ via „Brunskruger Weg“ und „Sebenter Weg“ vorhanden (EB, S. 250).

Aufgrund der Unterbrechung der bahnlinken Baustraße am Gewerbegebiet Lensahn ist eine Zufahrt über die Ottostraße – Zum Windpark – Dieselstraße – L 58 Bäderstraße vorgesehen (EB, S. 250).

Es wird ausdrücklich gerügt, dass die Transportwege mit voraussichtlich erheblichen Massentransporten durch das Gewerbegebiet geplant werden. Damit wird es zu erheblichen und mehrere Jahre dauernden Beeinträchtigungen der Gewerbetreibenden kommen. Es steht zu befürchten, dass Gewerbetreibende in ihrer Existenz gefährdet werden damit auch die Wirtschaftskraft der Gemeinden geschwächt wird. Dies ist nicht hinzunehmen.

Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Gemeindegebiete von Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos, wie die gesamte Region in Ostholstein und insbesondere in Ostsee-Küstennähe touristisch stark geprägt sind. Die bauzeitlichen Auswirkungen durch notwendige bauzeitliche Transportbewegungen auf die hoch frequentierten Ferienzeiten wird seitens der Vorhabenträgerin überhaupt nicht in den Blick genommen.

b) Auswirkungen während der Bauzeit

Die Auswirkungen in der Bauzeit sind möglichst gering zu halten.

Es wird beanstandet, dass Nachtarbeiten nicht ausdrücklich ausgeschlossen sind (Unterlage 18.8.1, S. 8).

Seitens der Vorhabenträgerin wird angenommen, dass bei der Herstellung der Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen weniger Lärmimmissionen als für den Gleisbau anfallen (Unterlage 18.8.1, S. 9). Für die Beurteilung der Erheblichkeit der Lärmbelastung kann dies aber maßgeblich sein, so dass sämtliche durch die Bauarbeiten entstehenden Immissionen zu betrachten sind.

Als Rammgerät für die Rammgründungen wird eine Deselexplorationsramme angesetzt. Je Pfahl werden 45 Minuten Bauzeit angenommen. Die effektive Rammzeit wird mit 5 Minuten angesetzt. Für den Tagesabschnitt werden wiederum 12 Gründungen unterstellt und damit eine Einsatzzeit der Deselexplorationsramme von etwa 1 Stunde (Unterlage 18.5, S. 10). Dies wird kritisch hinterfragt,

denn bei mehr als 2,5 Stunden Rammzeit, also beispielsweise 15 Minuten Rammzeit pro Pfahl, würde der Zeitabschlag nach der AVV Baulärm nämlich nicht 10 dB(A), sondern nur 5 dB(A) betragen. Dies gilt auch für die Gründung der Lärmschutzwände.

Die Vorhabenträgerin unterstellt, dass aufgrund des fortschreitenden Bauverlaufs von einer „Wanderbaustelle“ auszugehen ist. Dabei werden für die Bauarbeiten der Lastfälle 1 bis 5 zehn verschiedene räumliche Teilabschnitte (je 200 Meter lang etwa) unterschieden, die der jeweiligen schutzbedürftigen Bebauung am nächsten liegen (Unterlage 18.8.1, S. 12). Es bleibt unklar, ob auch die benachbarten Abschnitte beachtet wurden. Dies wird beanstandet.

Offenbar werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Bereich **Kirschenallee** in den allen Lastfällen überschritten (Unterlage 18.8.1, S. 16) bzw. wesentlich überschritten, so dass Beurteilungspegel bis zu 75 dB(A) auftreten können. Dies wird beanstandet.

Im Bereich der **Ortschaft Lensahn** (Baufeld-Position 6 bis 8) werden bei allen Lastfällen die Immissionsrichtwerte für Gewerbe von 65 dB(A) überschritten. Dies betrifft hauptsächlich die Gebäude in der Ottostraße in unmittelbarer Nähe zur Baustelle. Im Lastfall 2 sind hier nur drei Gebäude von Überschreitungen betroffen mit Beurteilungspegeln von etwa 75 dB(A). In Lastfall 4 (Ramarbeiten zur Gründung der Oberleitungsmasten) zu erwarten sind die Gebäude bis etwa zur Höhe Daimlerstraße betroffen. Die Beurteilungspegel können hier bis zu 80 dB(A) betragen. Im Lastfall 5 sind Beurteilungspegel von bis zu 70 dB(A) zu erwarten.

Es sind ebenfalls Überschreitungen des Immissionsrichtwertes für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) zu erwarten. Diese Überschreitungen reichen jedoch zu keiner Zeit zur Bebauung hinter das Bestandsgleis der Strecke 1100. Lediglich bei Baufeld-Position 8 im Lastfall 4 (Gründung der Oberleitungsmasten) sind die mehrstöckigen Mehrfamilienhäuser von leichten Überschreitungen des Immissionsrichtwertes betroffen.

Die Wohngebäude am Manhagener Weg (Baufeld-Position 6) sind bei allen Lastfällen von Überschreitungen betroffen. Es können hier Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) auftreten. In den Lastfällen 1 und 3.1 ist ebenfalls die erste Baureihe des Wohngebietes Overdiek betroffen. Das Wohngebiet bis zur Prienfeldstraße ist lediglich im Lastfall 4 von Überschreitungen des Immissionsrichtwertes betroffen, so dass die Beurteilungspegel dort bis zu 57 dB(A) betragen können. Vom Bauplatz 4 sind für das Wohngebäude Manhagener Weg 1 dauerhafte Lärmbelastungen zu erwarten, die auch zu Überschreitungen des Immissionsrichtwertes für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) führen (EB, S. 16).

Im Bereich Damlos muss bei der vorgelagerten Einzelbebauung mit Überschreitungen des Immissionsrichtwertes für Dorf- und Mischgebiete von 60 dB(A) gerechnet werden, so dass hier Beurteilungspegel von bis 65 dB(A) (Lastfall 4) auftreten können (EB, S. 16).

Es wird beanstandet, dass die Schlagramme zur Einbringung von Oberleistungsmasten vorgegeben wird (Unterlage 18.8.1, S. 17). Beispielsweise nimmt die AKN Eisenbahn GmbH die Gründung der Oberleitungsmasten mittels sehr viel leiserer Drehbohrung vor. Auch die Lärmschutzwände (4 m Höhe) werden von der AKN mittels Drehbohrung gegründet.

Schließlich nimmt die Vorhabenträgerin zusammenfassend an, dass aufgrund des sowohl räumlich als auch zeitlich begrenzten Umfangs von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm weitergehende Maßnahmen zum Lärmschutz nicht angemessen seien (Unterlage 18.8.1, S. 18). Dies ist keinesfalls richtig. In den Bereichen, in den 5 dB(A) Überschreitungen vorliegen, sind Maßnahmen zu treffen.

15. Schalltechnische Untersuchung

Die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 18.1) ist fehlerhaft. Dazu im Einzelnen:

Es wird beanstandet, dass die Vorhabenträgerin eine getrennte Berechnung von Straße und Schiene vornimmt (Unterlage 18.1.1, S. 6). Diese Annahme ist so nicht richtig, denn das Thema „Gesamtlärbetrachtung“ wurde im Dialogforum am 23. Juli 2020 unter TOP 1 mit dem Ergebnis behandelt, mit dieser komplexen Fragestellung erneut an die Bundesregierung/den Bundesrat (möglicherweise durch eine Bundesratsinitiative des Landes Schleswig-Holstein) heranzutreten. Sollte der Bundestag eine rechtliche Regelung zur Gesamtlärbetrachtung vor Abschluss des gesamten Planfeststellungsverfahrens für die Schienenhinterlandanbindung etwa im Rahmen einer weiteren Novellierung der 16. BImSchV 2 beschließen, müsste diese entsprechend der Bundestags-Drucksache 19/20624 (Kernforderung 1, Absatz a) 3 umgesetzt werden.

Es wird beanstandet, dass als gesundheitsgefährdende Schwelle offenbar größer oder gleich 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts angenommen wird (Unterlage 18.1.1, S. 13). Die Lärmwirkungsforschung hält nutzungsunabhängige Werte von 65 dB(A) tags beziehungsweise 55 dB(A) nachts als „ersten Schritt in Richtung der WHO-Empfehlungen“ für notwendig.¹⁵ Zudem hat der Bundesverkehrsminister am 27. Juli 2020 die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen (ab dem 1. August 2020) und Schienenwegen (mit dem Haushaltsgesetz

¹⁵ Vgl. auch BVerwG, Beschl. v. 25.04.2018 – 9 A 16/16.

2021) für Wohngebiete auf 54 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts angekündigt. In dieser Größenordnung bewegen sich eben auch die den aktuellen Erkenntnissen entsprechenden Gesundheitsgefährdungsschwellen. Diese wären deshalb auch im hier behandelten Planfeststellungsverfahren heranzuziehen. Darüber hinaus lässt der Erläuterungsbericht offen, was genau geschieht, wenn die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Das Lärmschutzkonzept ist unplausibel, auch wenn grundsätzlich offenbar der Beschluss des Deutschen Bundestages¹⁶ durch zusätzliche Schutzmaßnahmen auch für die Gemeindegebiete Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos umgesetzt wurde.

Seitens der Gemeinden wird gefordert, dass sämtliche Schutzfälle gelöst werden, und zwar durch aktive Lärmschutzmaßnahmen.

§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV enthält die Regelung zur Ermittlung des Grades der Schutzbedürftigkeit im Einzelfall.¹⁷ Relativ problemlos ist die Ableitung der Schutzbedürftigkeit aus den Festsetzungen in **Bebauungsplänen**, soweit es um Gebietsgruppen geht, die in Absatz 1 ausdrücklich genannt sind, also z.B. WA etc. Für andere Festsetzungen sowie im Falle des Nichtbestehens von Festsetzungen bzw. Bebauungsplänen (für den **unbeplanten Innenbereich** im Sinne des § 34 BauGB) hat eine Beurteilung entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu erfolgen, so § 2 Abs. 2 S. 2. Dies bedeutet, dass die **vorgefundene bauliche Nutzung unter Einbeziehung der Umgebung** einer Ziffer des Kataloges in Abs. 1 zugeordnet werden muss und sich aus dieser Zuordnung die jeweiligen Grenzwerte ergeben. Gleiches gilt für bauliche Anlagen im **Außenbereich**, wobei nur auf die Ziffern 1, 3 und 4 verwiesen wird. Die Grenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete sind also für Wohnnutzungen im Außenbereich (beispielsweise ehemalige Bahnwärterhäuschen) **nicht** heranzuziehen

BVerwG, Urt. v. 01.10.1997 – 11 A 10.96, DVBl 1998, 330.

Gemäß § 34 Abs. 4 BauGB können Gemeinden durch Satzung die Grenzen der im Zusammenhang bebauten Ortsteile auch festlegen.

Nachfolgende Gebietseinstufungen der Vorhabenträgerin sind fehlerhaft und im weiteren Verfahren zu korrigieren, so dass eine Konfliktlösung erfolgen kann:

¹⁶ <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw27-de-bahn-hamburg-luebeck-701730> mit weiteren Unterlagen, insb. BT-Drs. 19/20624 (Beschlussempfehlung und Bericht).

¹⁷ § 2 Abs. 2: Satz 1: „Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.“ Satz 2: „Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.“

a) Kirschenallee

Entlang der Kirschenallee findet überwiegend Wohnnutzung statt. Ausweislich der tatsächlichen Nutzung ist die Gebietseinstufung zu korrigieren und damit der Lärmschutz der nachgelegenen Wohnbebauung zu verbessern.

b) Rosenhof

Entlang der Straße Rosenhof findet ausschließlich Wohnnutzung statt. Ausweislich der tatsächlichen Nutzung ist die Gebietseinstufung zu korrigieren und damit der Lärmschutz der nachgelegenen Wohnbebauung zu verbessern.

c) Manhagener Weg

Entlang der Straße Manhagener Weg findet ganz überwiegend Wohnnutzung statt. Ausweislich der tatsächlichen Nutzung ist die Gebietseinstufung zu korrigieren und damit der Lärmschutz der nachgelegenen Wohnbebauung zu verbessern.

16. Erschütterungstechnische Untersuchung

Da die Vorhabenträgerin die Gebietseinstufungen teilweise fehlerhaft vorgenommen hat (vgl. Ziff. 14 zuvor), ist auch die erschütterungstechnische Untersuchung teilweise fehlerhaft (Unterlage 19.1.1., S. 23 ff.), nämlich Einordnungen als Dorfgebiet.

Die DIN 4150-2 enthält in Tabelle 1 für neu zu bauende Strecken nach Baugebieten differenzierte Anhaltswerte für Erschütterungen bei deren Einhaltung keine unzumutbaren Belästigungen angenommen werden. Im Rahmen der Planfeststellung sind die betroffenen Belange mit Blick auf Erschütterungen sachgerecht zu ermitteln, abzuwägen und zu bewältigen. Deshalb ist die vorhandene Erschütterungssituation zu ermitteln und daneben eine Prognose über die Veränderung des Ist-Zustands durch das neue Vorhaben abzugeben

vgl. nur Geiger, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Auf. 2014, § 3 Rn. 80.

Die DIN 4150-2 enthält keine Aussagen darüber, inwieweit die Anhaltswerte nach Tabelle 1 auch für Ausbaustrecken Anwendung finden. Sie gibt auch keine Antwort auf die Frage, unter welchen Voraussetzungen die DIN 4150-2 von einer Erhöhung der Vorbelastung ausgeht, d.h. wann die Grenze der Zumutbarkeit überschritten ist. Dies kann nur im Einzelfall festgestellt werden (vgl. Ziff. 6.5.3.4 lit. c der DIN 4150-2).

Das Bundesverwaltungsgericht hat zu Erschütterungen festgestellt:

„Bei der Bewertung der Zumutbarkeit der vom Schienenverkehr ausgehenden Erschütterungen ist die Festsetzung einer auf die Beurteilungsschwingstärke nach der DIN 4150 Teil 2 bezogenen Wahrnehmungsschwelle von 25% beim derzeitigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis in der Regel nicht zu beanstanden“ (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – 7 A 14/09 –, juris).

Allerdings hat das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich unentschieden gelassen, ob die 25% Wahrnehmungsschwelle auch gilt, wenn sich die Anzahl der Erschütterungsereignisse erhöht. Festzuhalten ist somit, dass entgegen der Darstellungen in der Untersuchung zur betriebsbedingten Erschütterungsmissionen, stets die 25%-Wahrnehmbarkeitsschwelle anzusetzen wäre. Dem ist nicht so.

Bezüglich des sekundären Luftschalls ist das Gutachten (Unterlage 19.1.1) ebenfalls fehlerhaft. Entgegen der dortigen Ausführungen (S. 15 f.) hat das Bundesverwaltungsgericht eine Erhöhung von 2,0 dB(A) als noch zumutbare Immissionszunahme beim sekundären Luftschall anerkannt (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – 7 A 14/09 – juris Rn. 39 ff.). Sofern also die vorhandene Vorbelastung um mehr als 2,0 dB(A) beim sekundären Luftschall überschritten wird, sind Schutzmaßnahmen zu ergreifen (§ 74 Abs. 2 und 3 VwVfG).

Der Einbau von besohnten Schwellen und ggf. Schottertrögen wird in den Streckenbereichen der Gemeindegebiete ausdrücklich gefordert.

17. Tourismus

In den Gemeindegebieten von Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos gibt es zahlreiche Ferienwohnungen und Ferienhausgebiete, denn der Tourismus entwickelt sich aus den unmittelbaren Ostseeküsten-Standorten sozusagen ins Binnenland, und zwar aufgrund der hohen Nachfrage an Ferienwohnungen bzw. Ferienhäusern. Es wird gerügt, dass die Vorhabenträgerin die touristischen Belange der betroffenen Gemeinden nicht in den Blick nimmt.

18. Rückbau der Bestandstrasse

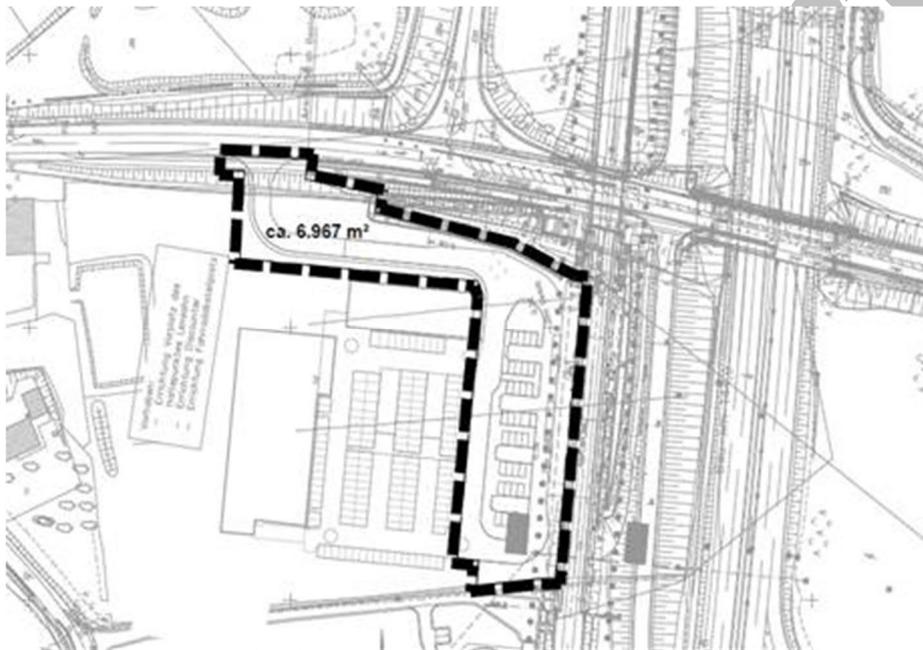
In den vorliegenden Planunterlagen ist der Rückbau von Schienen und Schwellen (außer Schotter) auf der Bestandsstrecke (Bahn-km: 37,1 und km 47,6) vorgesehen (EB, S. 103).

Seitens der Gemeinden Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos wird angestrebt, das Eigentum am im jeweiligen Gemeindegebiet befindlichen vormali-

gen Bahndamm zu übernehmen. Vor einer Übernahme sind jedoch die dazugehörigen Entwässerungseinrichtungen der Vorhabenträgerin in einen einwandfreien Zustand zu versetzen.

19. Haltepunkt Lensahn

Im Zuge der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ist in der Gemeinde Lensahn auf Flächen im südwestlichen Quadranten der Autobahnanschlussstelle Lensahn der Bundesautobahn A 1 über einen Bebauungsplan die Anlage des neuen Bahnhofes der Gemeinde zusammen mit einem Busbahnhof (ZOB) und einer Park+Ride-Anlage geplant. Die Anbindung dieser Anlagen soll über eine geplante gemeindliche Erschließungsstraße, die an die Bäderstraße (L 58) erfolgen (siehe nachfolgende Abbildung).



Die Befürchtung seitens der Bahnhaltnutzer, der Gemeinde Lensahn und der umliegenden Gemeinden ist, dass in Lensahn bis zum Jahr 2029 ein Bahnhalt entsteht, der nur fußläufig zu erreichen ist, denn die straßenseitige Erschließung ist nicht gesichert.

Die betroffenen Gemeinden, und auch die Gemeinde Lensahn, weist seit Beginn der Planungen immer wieder darauf hin, dass alle Maßnahmen und Planungen, wie z.B. die neu anzulegenden Anbindungen an Straßennetze für die Gemeinden kostenneutral erfolgen müssen. Die Gemeinde hat den neuen Haltepunkt nicht bestellt, so dass die Verursacherin der Planungen und sämtlicher damit zusammenhängender Folgemaßnahmen – und dazu gehört auch ein Haltepunkt – die Realisierung zu finanzieren hat bzw. über verbindliche finanzielle (Förder-) Zusagen

seitens des Landes, des Bundes eine Realisierung für die Gemeinden plausibilisiert. Es wird gerügt, dass auch diese Konflikte nicht gelöst sind.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwältin
Dr. Michéle John

Entwurf