

# KREIS OSTHOLSTEIN

Der Landrat

Fachdienst  
Regionale Planung



KREIS OSTHOLSTEIN • Postfach 433 • 23694 Eutin

An die  
Mitglieder und stellv. Mitglieder  
des Ausschusses für Planung und Wirtschaft

Geschäftszeichen

6.61.0

Auskunft erteilt

Horst Weppler

Telefon

04521-788-380

Datum

25.10.2012

[h.weppler@kreis-oh.de](mailto:h.weppler@kreis-oh.de)

## Ausschusssitzung am 31.10.2012; TOP 4 Raumordnungsverfahren Hinterlandanbindung – Sachstandsbericht

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zur Vorlage zum TOP 4 in der Einladung zur Ausschusssitzung am 31.10.2012 reiche ich ihnen eine Kopie eines Schreibens des Landrates an die Landesplanungsbehörde nach. Dieses Schreiben ist in Zusammenarbeit mit der von den Kommunen beauftragten Rechtsanwältin entstanden. Zu deren Information habe ich ebenfalls eine Kopie an die betroffenen Kommunen übersandt.

Mit freundlichem Gruß

Im Auftrag

Horst Weppler

**Kreishaus**  
Lübecker Straße 41  
23701 Eutin

**Telekommunikation**  
Telefon: 04521-788-0  
Telefax: 04521-788-600  
e-mail: [info@kreis-oh.de](mailto:info@kreis-oh.de)  
Internet: [www.kreis-oh.de](http://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

Kopie

# K R E I S   O S T H O L S T E I N

**Der Landrat**

**Fachdienst  
Regionale Planung**



KREIS OSTHOLSTEIN • Postfach 433 • 23694 Eutin

Staatskanzlei des Landes SH  
Landesplanungsbehörde  
Referat StK 33  
Düsternbrooker Weg 104

24105 Kiel

Geschäftszeichen

6.61.0

Auskunft erteilt

Horst Wepler

Telefon

04521-788-380

[h.wepler@kreis-oh.de](mailto:h.wepler@kreis-oh.de)

Datum

22.10.2012

## Raumordnungsverfahren Schienenhinterlandanbindung FBQ

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem nunmehr die DB Netze die gesamten Unterlagen zur Einleitung des Raumordnungsverfahrens zur Schienenhinterlandanbindung der FBQ bei ihnen abgegeben hat, erfolgt derzeit in Ihrem Hause die Prüfung der Vollständigkeit der Unterlagen. Dankenswerterweise hat sich die DB Netze bereiterklärt, dem Dialogforum zeitgleich ein Exemplar der Antragsunterlagen auszuhändigen, in das ich Gelegenheit hatte, Einblick zu nehmen.

Natürlich ist es nicht möglich, in nur 2 Wochen das gesamte Material intensiv zu sichten und zu bewerten. Bei einer groben Durchsicht sind mir trotzdem einige Punkte aufgefallen, die einer Überprüfung hinsichtlich der Vollständigkeit meiner Meinung nach nicht standhalten. Ich möchte Sie mit diesem Schreiben auf diese Aspekte hinweisen und anregen, dass die DB Netze die Unterlagen entsprechend vervollständigt.

Es handelt sich dabei um folgende Punkte:

1. fehlende Kombination einer Trassenvariante,
2. falsche Abschnittsbildung in Abschnitt 1,
3. fehlender Trassenkombinationspunkt in der Variante E und
4. Unzulänglichkeiten im Schallschutzgutachten.

**Kreishaus**  
Lübecker Straße 41  
23701 Eutin

**Telekommunikation**  
Telefon: 04521-788-0  
Telefax: 04521-788-600  
e-mail: [info@kreis-oh.de](mailto:info@kreis-oh.de)  
Internet: [www.kreis-oh.de](http://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

Ich möchte im Folgenden diese 4 Punkte näher erläutern:

#### 1. Fehlende Kombination einer Trassenvariante

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 es nur eine Trassenvariante nach der Abwägung (die Vorzugsvariante) geben kann.

Es gibt aber auch die Variante, die den Erhalt der Bestandstrasse für den Nahverkehr vorsieht und eine Neubauvariante für den Fernverkehr und den Güterverkehr bereitstellt. Diese Variante ist zwar auf den Seiten 17 und 18 der Antragsunterlagen (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 Neubaubstrecke 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 nicht nachvollziehbar. Eine Variante abzulehnen, weil es eine Vielzahl von Kombinationen ergibt, ist nicht sachgerecht. Und mit der Begründung, dass Abzweiger die Leistungsfähigkeit der Strecke mindern, müsste auch der Abzweiger nach Neustadt ausgeschlossen werden. Dieser ist aber Bestandteil der Planunterlagen.

Vielmehr stellt die von Seiten des Kreises als „2 Fern- und 1 Nahverkehr“ benannte Kombinationstrasse eine sinnvolle Variante dar, die hätte untersucht werden müssen. Einige Aussagen in den Unterlagen und das Arbeitspapier des Kreises zum Erhalt der Bestandstrasse für den Nahverkehr legen das nahe. Da die Einbeziehung dieser bisher unberücksichtigten Trassenkombination auch Auswirkungen auf die Bewertung der Trassenvarianten und deren Einstufung als Vorzugsvariante haben könnte, wird dringend empfohlen, diese fehlende Kombination zu berücksichtigen und eine entsprechende Ergänzung der Unterlagen vorzunehmen.

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. 814 ff.). In Band 1 der Antragsunterlagen heißt es zum Beispiel: „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, S. 816), 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. Variante 1.2. ist aber [...] geringfügig besser zu beurteilen.“

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 der „2 Fern und 1 Nahverkehr-Variante“ – 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 andere Bewertung der verkehrlichen Erschließung erfolgen.

Damit ist eine sinnvolle Trassenvariante nicht mit 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 ich ihnen in der Anlage beifüge. Hier wird deutlich, dass der Erhalt der Bahnstrecke davon abhängig ist, ob sich entweder DB Netze oder ein anderes Unternehmen findet, dass 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. Falsche Abschnittsbildung in 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 Vor- und Nachteile der Varianten anders als in dem Abschnitt von Ratekau bis kurz vor Neustadt. So können die positiven bzw. 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 negativen 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.

## 3. 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, auf den 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 Trassenkombi-

nationspunkt 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.

#### 4. Unzulänglichkeiten im Schallschutzgutachten

Die Schalltechnische Untersuchung (hier wurde Abschnitt 1 exemplarisch untersucht) weist erhebliche methodische Mängel und rechtliche Fehler auf, die eine wesentliche Überarbeitung erfordern.

##### 4.1.

Ein grundsätzlicher Mangel der Schalltechnischen Untersuchung (SU) ist die überwiegend fehlende Erläuterung der einzelnen Prüfungsschritte. Das Gutachten insgesamt, und insbesondere die maßgebliche Beurteilung sind unplausibel gegliedert und aufgrund fehlender Erläuterungen unschlüssig. Beispielsweise ist die von den Gutachtern gewählte "Methodik" bezüglich der stufigen Prüfung von "Vorvergleich", "Zwischenvergleich" und "Hauptvergleich" zur Identifizierung der Vorzugsvariante nicht nachvollziehbar und wird in Kapitel 1 "Aufgabenstellung und Methodik" auch nicht erläutert (SU, S. 4).

##### 4.2.

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 Betroffenen zu vermuten als in Gebieten mit Mehrfamilienhäusern und Hotels etc.

Deshalb stellt die (auch in der Rechtsprechung des BVerwG, vgl. Ur. 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).

##### 4.3.

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 Lärmschutzansprüchen nachts. Einer Wohneinheit mit Lärmschutzansprüchen tags und nachts entsprechen daher zwei Schutzfälle (EBA, Hinweise zur Erstellung schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen, Ausgabe 1/2010, S. 13).

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.

#### 4.4.

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.).

#### 4.5.

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

4.6.

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).

4.7.

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.

4.8.

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.

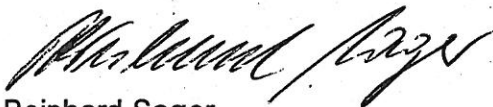
4.9.

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.

Mit freundlichen Grüßen



Reinhard Sager  
Landrat