

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Mittelweg 150 • 20148 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. Michèle John *
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) *
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London) *
André Horenburg *
John Peters *
Victor Görlich
Dr. Johannes Franke
Anja Popp

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

Per beA
und E-Mail: Ingo.Ullmann-Dr@wimi.landsh.de

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

05.03.2025
00621/17 /J /J/J
Mitarbeiterin: Anna Loren Stuhr
Durchwahl: 040-278494-38
Email: stuhr@rae-guenther.de

APV 32-622.722-9

**Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Aus- und Neubau Schienen-
anbindung 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**

1. Planänderung

Hier: Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen

Sehr geehrter Herr Dr. Ullmann,
sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit vertreten wir weiterhin die Interessen der **Ge-
meinden**

- **Beschendorf**, vertreten durch den Bürgermeister Michael Leja,
- **Manhagen**, vertreten durch den Bürgermeister Andreas Kröger,

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

Hamburger Sparkasse
IBAN DE84 2005 0550 1022 2503 83
BIC HASPDEHHXXX

Commerzbank AG
IBAN DE22 2008 0000 0400 0262 00
BIC DRESDEFF200

GLS Bank
IBAN DE61 4306 0967 2033 2109 00
BIC GENODEM1GLS

- **Lensahn**, vertreten durch den Bürgermeister Michael Robien und
- **Damlos**, vertreten durch den Bürgermeister Reiner Wolter.

Auf uns lautende Vollmachten liegt Ihnen bereits vor.

Namens und in Vollmacht der vorstehenden Gemeinden werden in ihrer Funktion als Träger öffentlicher Belange (TÖB) im Anhörungsverfahren, aber auch als betroffene Gemeinden bezüglich ihrer gemeindlichen Belange zur 1. Planänderung folgende

S t e l l u n g n a h m e n u n d E i n w e n d u n g e n

abgegeben.

Es wird nochmal 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 auch zur 1. Planänderung eine Gegenerklärung abgibt und diese – wie üblich – als Synopse abgefasst wird, bitten wir Sie, uns zur Verfahrensbeschleunigung rechtzeitig vor der Erörterung davon Kopien zuzusenden.

Zunächst nehmen wir Bezug auf die diesseitigen Stellungnahmen sowie Einwendungen der Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen vom 06.04.2023. Sämtliche bereits mit vorgenanntem Schreiben abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen bleiben ausdrücklich

aufrechterhalten.

Auch wird der dortige Vortrag – um Wiederholungen zu vermeiden – vollumfänglich als Begründung der mit heutigem Schreiben zur 1. Planänderung erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen genutzt.

Unsere Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen der 1. Planänderung gliedern sich nunmehr wie folgt:

A.	Allgemeines zur 1. Planänderung in PFA 3	3
B.	Einwendungen und Stellungnahmen	5
I.	Planrechtfertigung	5
II.	Schalltechnische Untersuchung	6
III.	Erschütterungstechnische Untersuchung	7
IV.	Rastanlage Hasselburger Mühle	8

V.	Straßenüberführung Hauptstraße	9
VI.	Neubau Haltepunkt (Hp) Lensahn (Bau-km 144,900)	10
VII.	Straßenüberführung Bäderstraße über BAB A1 und Eisenbahntrasse	13
VIII.	K 39 (Moosbach), Bau-km 148,205	14
IX.	Zufahrt Regenrückhaltebecken 4	14
X.	Rettungswegekonzept	15
XI.	Rückbau der Bestandstrasse	16
XII.	Baustraße	16
XIII.	Pläne fehlerhaft	16
XIV.	Wirtschaftsweg Rosenhof	16
XV.	Wildtunnel, Bau-km 142,150	17
XVI.	Hochwasserangepasstes Bauen	17
C.	Fazit	17

A. Allgemeines zur 1. Planänderung in PFA 3

Anlass der 1. Planänderung sind offenbar aus der ersten Planauslegung gewonnene Erkenntnisse, die zu folgenden wesentlichen Planänderungen geführt haben (vgl. Bekanntmachung, S. 2):

- Anpassung der Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen bis hin zu einem Vollschutz (vgl. Anhang 1 zum EB),
- Änderungen von Detailfragen bei der Planung der Verrohrungen,
- Berücksichtigung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Ostholstein durch Fortführung des bereits bestehenden Radweges an der K 58,
- Anpassung der Straßenüberführung an der Hauptstraße (K 59), Bahn-km 138,558,
- erweiterte Ausführungen zu Gewässerbelangen der Bauvorhaben,
- wesentliche bauliche Umplanung der Raststätte „Hasselburger Mühle“,
- erweiterter Ausbau der K 39 im Bereich der Bahnquerung bei Bau-km 148,205,
- Berücksichtigung hochwassergerechten Bauens,
- Implementierung von Torferhaltungsflächen und Torfpolder,

- Berücksichtigung des Schutzes der Haselmaus während der Bauphase,
- Erweiterung des Entsorgungskonzeptes für Aushub- und Abbruchmaterial und
- eine erweiterte Variantenprüfung durch Berücksichtigung neuer Trassen.

Änderungen zum Schallschutz soll es auch auf den Gemeindegebieten von Lensahn, Manhagen und Damlos geben (vgl. nachfolgenden Auszug aus Anhang 1 zum EB, S. 2):

Tabelle 1: Lärmschutzmaßnahmen Vollschutz – Lärmschutzwände (Lärmschutzmaßnahmen, die nach gesetzlichem Lärmschutz nicht vorgesehen sind, sind grün markiert)

LSW Lensahn (Manhagener Weg/Overdiek)	144,550 503	144,875	2,50 m	325 381 m	bahnlinks
LSW Lensahn (Berliner Straße)	146,159	146,336-425	2,00 m	177 271 m	bahnlinks
LSW Grüner Hirsch	147,556	147,600	2,00 m	45 m	bahnlinks
LSW Moosbruch	148,137 082	148,225	2,00 m	66 145 m	bahnlinks
LSW Jebensweg	150,344	150,572-607	4,00 m	228 269 m	bahnlinks
LSW Manhagen	143,686 661	143,964-998	2,50 00 m	278 342 m	bahnrechts
LSW Kronbruchhufe	144,497	144,703-762	2,00 m	206 269 m	bahnrechts
LSW Rosenhof	145,118	145,251-265	2,00 m	133 150 m	bahnrechts
LSW Hof Aedeberg	147,991	148,165-225	2,00 m	172 237 m	bahnrechts

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

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

im Abschnitt 2 als neues Vorhaben mit vordringlichem Bedarf unter der lfd. Nr. 14 zu finden. In der Fußnote 4 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 „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.

Die Maßnahme „Schienenanbindung FBQ“ setzt sich zwischenzeitlich aus insgesamt 10 Planfeststellungsabschnitten zusammen (EB, S. 104).

B. Einwendungen und Stellungnahmen

Die Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen sind durch die Planungen in ihrer Planungshoheit jeweils aber auch als Flächeninhaber in ihren Rechten verletzt. Ergänzend zu der ersten Planauslegung werden folgende Einwendungen und Stellungnahmen zur 1. Planänderung abgegeben und wie folgt begründet:

I. Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist (weiterhin) nicht vernünftigerweise geboten, die eigene Planrechtfertigung fehlt, obwohl es derer mangels Bindungswirkung des BSWAG bedarf (vgl. diesseitige Einwendung v. 06.04.2023).

Zunächst wird gerügt, dass auch für die 1. Planänderung die Prognosezugzahlen 2030 weiterhin angesetzt werden und nicht die Zugzahlen der bereits bekannt gewordenen Verkehrsprognose 2040 (VP 2040).

Nach den jeweiligen §§ 4 der Ausbaugesetze prüft das BMDV spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die Bedarfspläne an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind (oder nicht). Um diesen gesetzlichen Prüfauftrag zu erfüllen, hat das BMDV eine neue Langfrist-Verkehrsprognose 2040 (VP 2040) in Auftrag gegeben und zwischenzeitlich erste Ergebnisse veröffentlicht.¹

Ausweislich der bisher bekannt gewordenen Güterverkehrsprognosen ist mit einer deutlichen Erhöhung des Gütertransportaufkommens auch für die Schiene zu rechnen², nämlich statt 70 Zügen werden es voraussichtlich mehr als 100 Güterzüge sein.³

Ausweislich der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Beschränkung des Prognosehorizonts unsachgemäß, wenn feststeht, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Vorhabens (dies wird voraussichtlich nicht vor 2030 sein) dieser Prognose keine Aussagekraft mehr zukommt, sich somit überholt hat. Allerdings ist auch dann, wenn bis zum Ablauf des gewählten Zeitraums nicht mit

¹ Einzelheiten zu finden unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>

² Vgl. dazu im Einzelnen: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/verkehrsprognose-2040-band-6-1-e-verkehrsentwicklungsprognose-prognosefall-1-basisprognose-2040-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile, dort S. 233 ff.

³ Vgl. Angaben im Fehmarnbelt Dialogforum, zu finden unter: <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2024/12/TOP-2-241119-Laermschutz-neue-Rahmenbedingungen-Entwurf-KOH.pdf>.

einer Realisierung des Vorhabens zu rechnen ist, eine Betrachtung erlaubt, ob der Prognose auch für die Zeit danach Bedeutung zuzumessen ist.⁴

Eine aktuelle Prognose ist auch zu berücksichtigen, wenn diese Prognose noch keine konkreten Zugzahlen nennt.⁵

Im Rahmen der Abwägung sind die aktuellen Erkenntnisse stets in den Blick zu nehmen, um „auf der sicheren Seite“ zu entscheiden.

II. Schalltechnische Untersuchung

Auch im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung ist zu berücksichtigen, dass sich aufgrund der langen Planungs- und Umsetzungsdauer mittlerweile geänderte Rahmenbedingungen für den Lärm(- und Erschütterungs)schutz ergeben haben. Diese sind bei der Bemessung der Maßnahmen zwingend zu berücksichtigen, damit der übergesetzliche Schutz, der mit dem Bundestagsbeschluss aus dem Jahr 2020 erreicht werden sollte, auch weiterhin in vollem Umfang zum Tragen kommt.

Zur Ermittlung der genauen Bemessung des Lärm- und Erschütterungsschutzes im Planfeststellungsabschnitt 3 wird bisher mit den Zugzahlen der Prognose 2030 gerechnet. Inzwischen liegen jedoch weite Teil der Verkehrsprognose 2040 vor, aus denen bereits ein erheblicher Zuwachs beim Güteraufkommen erkennbar wird.

Während die Prognose 2030 von 9 Mio. t Güteraufkommen ausging, lässt die Prognose 2040 bereits 17 Mio. t befürchten. Wenngleich eine Aufschlüsselung auf einzelne Strecken und mithin die konkreten Zugzahlen mitsamt Verteilung auf Tag und Nacht noch nicht vorliegen, ist eine erhebliche Steigerung unverkennbar. Statt der bislang prognostizierten 70 Züge werden voraussichtlich mehr als 100 Züge pro Tag zu erwarten sein, so dass eine Verschiebung des Güterverkehrs in die lärm-sensiblen Nachtzeiten unumgänglich erscheint. Mit Blick auf die avisierte Bauertigstellung im Jahr 2029 wird die Heranziehung der Zugzahlen der Verkehrsprognose 2030 daher durch die Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen beanstandet. Schließlich hat der Deutsche Bundestag mit dessen Beschluss die Sicherstellung eines nachhaltigen Vollschutzes beabsichtigt, welcher bei Nichtbeachtung der Prognose 2040 bereits innerhalb eines Jahres überholt sein würde. Aufgrund der beträchtlichen Zunahme des Güterverkehrs und der damit verbundenen Immissionsauswirkungen wird folglich gefordert, dass insbesondere der Lärm- und Erschütterungsschutz auf Grundlage der Verkehrsprognose 2040 neu geplant werden möge.

⁴ BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – BVerwG 9 A 9.15 – BVerwGE 155, 91 Rn. 167.

⁵ BVerwG Urt. v. 08.09.2016 – BVerwG 3 A 5.15 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 46.

Bei Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Schwelle bedarf es einer Analyse aller Lärmeinwirkungen auf eine Situation, also hier einer Gesamtlärmbetrachtung Straße und Schiene. Die AG Gesamtlärm hat 14 Streckenabschnitte erarbeitet, für welche mit hoher Wahrscheinlichkeit, die gesundheitsgefährdende Schwelle überschritten wird. Hier sei auf den als

Anlage 1

angefügten Bericht des Gutachters Büro Lärm Consult hingewiesen. Die Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen fordern deshalb **auf Grundlage der Verkehrsprognose 2040** für die im Gutachten von Firma Lärm Consult beschriebenen Bereiche die Gesamtlärmbetrachtung von Schiene und Straße erneut vorzunehmen.

Es wird ausdrücklich gerügt, dass die LSW Manhagen von bisher 2,5 m Höhe auf 2,0 m Höhe reduziert wird.

Zudem fordern die Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwände im PFA3. Insbesondere sind Reflexionen an der BAB 1 und auch bei hohen baulichen Anlagen zu vermeiden.

III. Erschütterungstechnische Untersuchung

Auch die Erschütterungstechnische Untersuchung ist an die Prognosezahlen 2040 anzupassen.

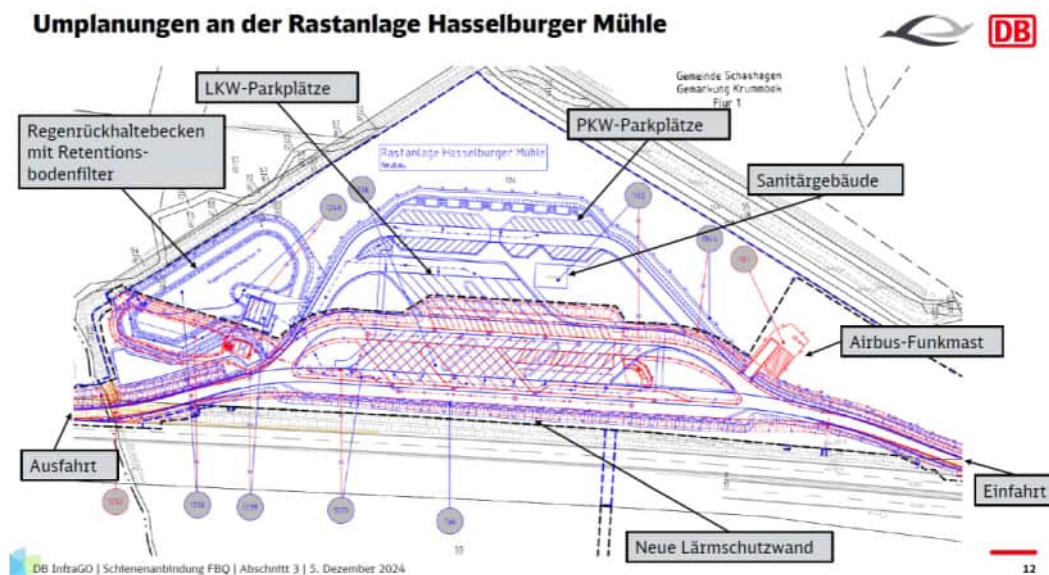
Es wird auf die Untersuchung des Prof. Dr. Seidler u. a. hingewiesen, welche unter dem Titel „Systematischer Review zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Erschütterung und sekundärem Luftschall durch nächtlichen Bahnlärm“ am 15.09.2023 in der internationalen Fachzeitschrift Environmental Research, Volume 233, Article 116480, veröffentlicht wurde. Es handelt sich dabei um eine – der Planfeststellungsbehörde bereits bekannte – gutachterliche Untersuchung zur Gesundheitsgefährdung infolge hoher Schall- und Erschütterungspegel in Wohn- und Schlafräumen, die nach umfassender Auswertung einschlägiger Forschungsliteratur u. a. zum Ergebnis kommt, dass mit zunehmender bahnbedingter Vibration das Risiko einer hohen Belästigung wie auch das Risiko starker Schlafstörungen zunimmt. Ebenfalls wird ein Risikozusammenhang zwischen andauernden Belästigungen und chronischen Schlafstörungen sowie der Entstehung von Herz-Kreislauf- und psychischen Erkrankungen festgestellt und darauf abstellend, weiterer, dringender Forschungsbedarf erkannt.

Seitens der Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen wird erwartet, dass die Erkenntnisse aus dieser Untersuchung im Rahmen der nach § 18 Abs.

1 S. 2 AEG gebotenen Abwägung und daraufhin in der Vorhabenplanung für den PFA 3 Berücksichtigung finden.

IV. Rastanlage Hasselburger Mühle

Als Folge der Bündelung der Trassenführung mit der Autobahn ist ein Ersatzneubau der Rastanlage „Hasselburger Mühle“ (Westseite) erforderlich. Die weiter nördlich befindliche Rastanlage „Damlos“ (Westseite) wird durch die neue Trasse überbaut und entfällt (EB, S. 111).



Mit der 1. Planänderung wird der bauliche Umfang der Rastanlage wesentlich erhöht. Bisher sollte die neue Rastanlage analog der vorhandenen Anlage ausgebildet werden. Zukünftig werden neben dem GST-Streifen über 26 Lkw-Stellplätze, 4 Bus-Stellplätze sowie 35 Pkw-Stellplätze plus 2 Pkw-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Nutzer geplant (EB, S. 223).

Auch sollen nunmehr Düker und verlängerter Durchlass erstmals eine Wartungszuwegung mit Wendeanlage erhalten (EB, S. 225).

Auch ist eine zusätzliche Lärmschutzwand an der Autobahn-Rastanlage „Hasselburger Mühle“ (200 m) vorgesehen (EB, S. 289).

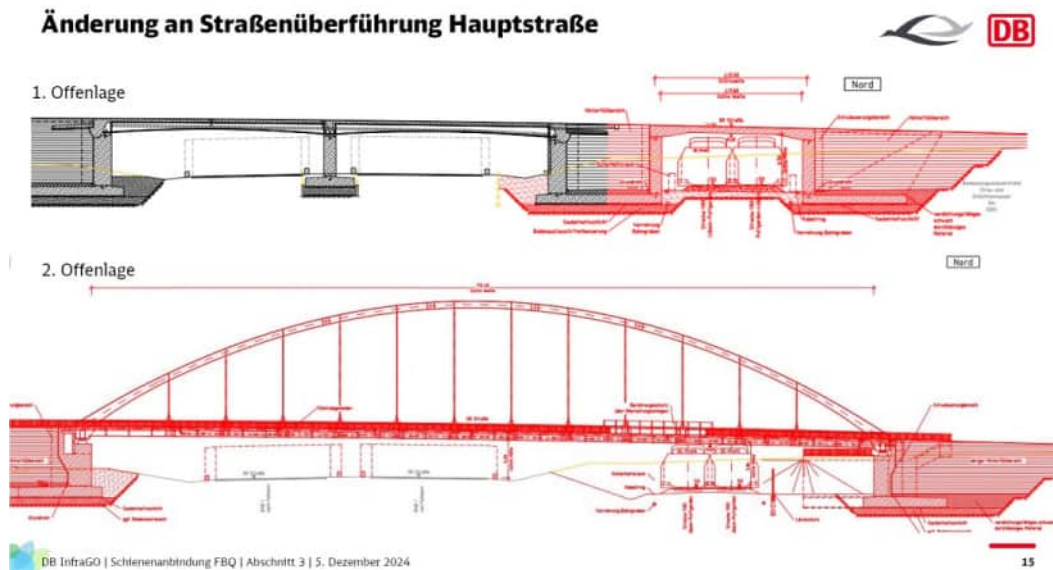
Die erhebliche zusätzliche Flächeninanspruchnahme bei Umsetzung der neuen Planungen wird durch die Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen ausdrücklich gerügt. Es wird auf den Grundsatz der Eingriffsminimierung insbesondere mit Blick auf Minimierung von Flächeninanspruchnahmen verwiesen.

V. Straßenüberführung Hauptstraße

Die SÜ Hauptstraße soll entgegen der ersten Planauslegung (EB, S. 175 ff.) nunmehr als Stabbogenbrücke über die 2-gleisige Eisenbahnneubaustrecke und die BAB 1 ausgebildet werden (EB, S. 190 ff.). Es wird gerügt, dass nicht erläutert wird, aus welchen Gründen das Brückenbauwerk entgegen der ursprünglichen Planung nicht mehr als zweigliedrige Strahlverbundkonstruktion sondern nunmehr als überdimensionierte Stabbogenbrücke ausgeführt werden soll. Die Stabbogenbrücke stellt einen „Fremdkörper“ in der Landschaft dar und stört das Landschaftsbild erheblich.



Unabhängig von der unzumutbaren Veränderung des Landschaftsbildes wird nicht ersichtlich, aus welchen bautechnischen Gründen nunmehr eine Stabbogenbrücke mit einer wesentlichen Erhöhung der lichten Weite geplant wird. Dies wird ausdrücklich gerügt.



Offenbar wird nunmehr mit einer lichten Weite von 112,40 m geplant (EB, S. 190) und damit die ursprüngliche lichte Weite von 2 x 17,5 m (EB, S. 176) erheblich erhöht, nämlich mehr als verdoppelt. Gründe für diese neue Planung lassen sich dem EB nicht entnehmen. Dies wird ausdrücklich gerügt, denn zusätzliche Flächeninanspruchnahmen und erhebliche Landschaftseingriffe bedürfen der planerischen Rechtfertigung. Es ist hier von einer Vorratsplanung auszugehen, denn Erläuterungen fehlen gänzlich.

VI. Neubau Haltepunkt (Hp) Lensahn (Bau-km 144,900)

Mit dem Neubau der Strecke 1100 erfolgt die Errichtung des Hp Lensahn in neuer Lage zwischen Bau-km 144,750 und Bau-km 144,970. Geplant sind zwei Außenbahnsteige mit jeweils 220 m Länge (bisher 140 m Länge) und einer baulichen Breite von 3,00 m. Mit dieser Bahnsteigbreite wird auf die erhöhte Durchfahrtsgeschwindigkeit ($V=200$ km/h) eingegangen. Der markierte Gefahrenbereich hat auf der Bahnsteigfläche eine Breite von 1,35 m. Die Nennhöhe des Bahnsteigs über Schienenoberkante (SO) beträgt 0,76 m (EB, S. 157 f.).

Anpassung der Bahnsteiglänge am Haltepunkt Lensahn auf 220 Meter:



(Ausschnitt aus Präsentation DB am 5.12.2024)

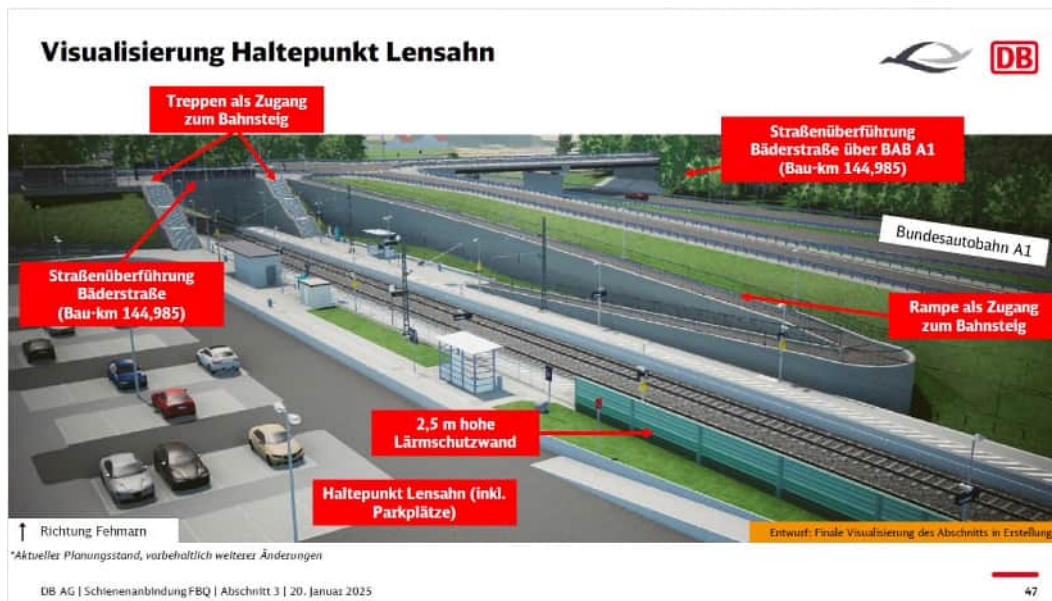
Unklar ist, aus welchen Gründen die Außenbahnsteige von 140 m auf 220 m verlängert werden müssen. Aus der nicht unerheblichen Verlängerung der Außenbahnsteige ergeben sich weitere zu klärende Fragen:

- Die LSW zwischen Bau-km 144,503 und 144,875 soll weiterhin 2,5 m hoch geplant werden, und entsprechend verlängert werden (bahnlinks). Unklar ist, warum die LSW zwischen Bau-km 144,497 und 144,762 nur 2,0 m hoch ausgelegt wird (bahnlinks). Die Gemeinden fordern eine Angleichung der LSW-Höhen.
- Aufgrund der erheblichen Länge der Bahnsteige von immerhin 220 m fordern die Gemeinden nicht nur ein Wetterschutzhaus (EB, S. 158), sondern zwei Wetterschutzhäuser.

Das anfallende Oberflächenwasser der Bahnsteige soll aufgrund der Querneigung von 2% in die Entwässerungsrinnen laufen, die an den Hinterkanten der Bahnsteige angebracht sind. Parallel dazu verläuft hinter jedem Bahnsteig eine Grundleitung in das Regenrückhaltebecken. Die Entwässerungsrinnen werden über Stichleitungen an die Grundleitungen angeschlossen (EB, S. 158). Es bleibt allerdings ungeklärt, dass weiterhin getrennte Entwässerungsplanungen vorgesehen sind. Dies wird nochmals gerügt (vgl. Einwendung v. 06.04.2023). Jedenfalls verwehrt sich die Gemeinde Lensahn dagegen, zukünftig zu Unterhaltungskosten der Entwässerungsanlagen am Hp Lensahn herangezogen zu werden. Sämtliche Unterhaltungskosten im Zusammenhang mit dem Hp sind von der Vorhabenträgerin zu tragen.

Erschlossen werden die Bahnsteige über Rampen (EB, S. 158). Dazu sollen für einen barrierefreien Bahnsteigzugang Rampenanlagen mit einer max. Rampenlänge von 6 m und einer max. Längsneigung von 6% vorgesehen werden. Zwischen den einzelnen Rampenlängen werden Bewegungsflächen mit einer Länge von jeweils 1,50 m und einer Neigung von ca. 2,0% realisiert (EB, S. 158).

Die nachstehende Visualisierung widerspricht allerdings der geplanten Rampenlänge von 6 m:



(Ausschnitt aus Präsentation DB)

Seitens der Gemeinde Lensahn wird ein Kostenvergleich der geplanten Rampenanlagen zu Fahrstuhlanlagen gefordert. Dieser wurde offenbar betreffend die Haltepunkte in anderen PFA (z.B. in den Gemeinden Haffkrug und Ratekau) vorgelegt. Im PFA 3 fehlt eine solche vergleichende Betrachtung. Dies wird ausdrücklich gerügt. Die Rampenanlagen stellen massive Bauwerke dar, die einerseits erheblichen Flächenverbrauch verursachen, nicht als behindertengerecht angesehen werden, sowie durch Graffiti-Schmierereien verschandelt werden. Zudem verursacht die derzeitige Planung der Westseite dreifache Kosten, nämlich durch die Treppe, Rampe und fußläufige Zuwegung über Zufahrtstraße (Bäderstraße). Dies wird ebenfalls gerügt.

Es wird seitens der Gemeinden weiter gefordert, dass die Unterhaltungspflicht und auch die Verkehrssicherungspflicht des Haltepunktes und sämtlicher baulicher Anlagen, wie Treppen und Rampen oder ggf. Fahrstühle, bei der Vorhabenträgerin liegt. Dies sollte die Vorhabenträgerin gegenüber den Gemeinden, insbesondere der Gemeinde Lensahn ausdrücklich bestätigen.

Es wird seitens der Gemeinde Lensahn gerügt, dass die Anbindung (verkehrliche Erschließung) zum Haltepunkt weiterhin ungeklärt ist. Selbst wenn ein gesondertes Bebauungsplanverfahren die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umfeldplanung (Parkplätze, Straßenflächen etc.) schaffen wird, muss zum Zeitpunkt der Planungen des Haltepunktes die Umfeldplanung verfestigt sein. Ein Haltepunkt, der nur fußläufig erreichbar ist, verfehlt seinen Zweck insbesondere als Ersatz für den bestehenden Bahnhof Lensahn. Es ist Aufgabe der Vorhabenträgerin für ein Ausgleich zu sorgen. Die geplante Baustraße parallel zur Bäderstraße über das Grundstück Hof Kuhlmann (Flur 6, Flurstück 17 GEV Nr. 173) sollte dauerhaft

als Zuwegung zum Haltepunkt ausgebaut werden. Dies wird seitens der Gemeinde Lensahn gefordert.

VII. Straßenüberführung Bäderstraße über BAB A1 und Eisenbahntrasse

Die Straße wird hierbei auf einer Länge von ca. 250 m in gleichem Lage- und Höhenverlauf grundhaft erneuert und entsprechend ihrer Einstufung in die Entwurfsklasse EKL 3 gemäß „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) mit einem Regelquerschnitt RQ 11 ausgebildet. Aufgrund der Aneinanderreihung von Einmündungen im Ausbauabschnitt (von West nach Ost: Zufahrt zu Park&Ride-Anlage / Einzelhandelsgeschäften, neue Anschlussstellenrampen, Weg „Rosenhof“) wird die Fahrbahn durchgängig mit einer Breite für zwei durchgehende Fahrstreifen und einen Linksabbiegestreifen ausgebildet (EB, S. 238 f.).



(Ausschnitt aus Präsentation DB).

Die Gemeinde Lensahn bezweifelt, dass die prognostizierten Verkehrsaufkommen von Durchschnittlichem täglichen Verkehr (DTV): 11.117 Kfz/24 h und Durchschnittlichem täglichem Schwerverkehr (DTV(SV)): 544 Kfz/24 h, die überdimensionierten Ampelanlagen rechtfertigen. Die Planungen der künftigen Verkehrsführung über BAB und Eisenbahnstrecke überzeugen nicht.

Die Herstellung der SÜ Bäderstraße soll 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 HP Lensahn erfolgen (EB, S. 186). 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. 186).

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. 186). Fälschlicherweise wurde auf der öffentlichen Informationsveranstaltung der DB am 20.01.2025 seitens des Projektleiters für den PFA 3 kommuniziert, dass die Bäderstraße während der Bauzeit gesperrt sei und auch keine Umfahrung bestehe. Seitens der Gemeinde Lensahn wird klargestellt, dass eine jederzeitige Erreichbarkeit der Gemeinde über die Bäderstraße auch mittels einer Behelfsbrücke zu gewährleisten ist.

VIII. K 39 (Moosbach), Bau-km 148,205

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 (EB, S. 248 f.). Unklar bleibt die Anzahl der Vollsperrungen und es wird tatsächlich nicht möglich sein, die geplante Verkehrsführung über den Luusbergweg, Brunskruger Weg (Sieversberg), Lübecker Straße (K59) und Grüner Hirsch (K59) zu führen. Die tatsächlichen Verhältnisse insbesondere der Wirtschaftswege lassen eine ggf. mehrjährige Umfahrung gar nicht zu.

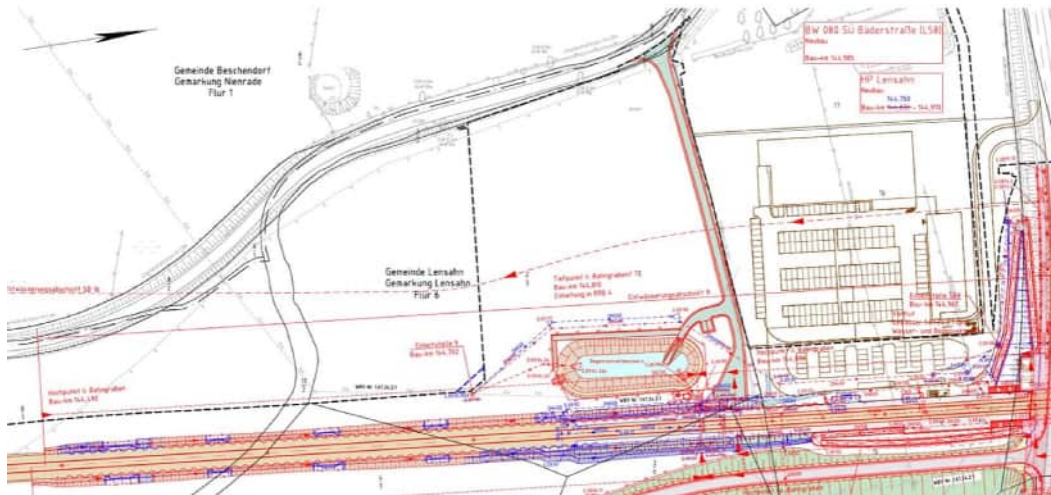
Der Brunskruger Weg und auch der Luusbergweg sind für Lkw-Verkehre in keinster Weise geeignet, d.h. technisch für Lkw nicht ausgebaut! Die Kurvenradien sind zum teil sehr eng, Einsichtmöglichkeiten teilweise erschwert wegen zahlreicher Kurven aber auch des Geländeprofiles. Zudem sind die beiden Wege lediglich einspurig ausgebaut, so dass die Bankette zerstört würden. Dies müssen die Gemeinden nicht akzeptieren und wird auch nicht akzeptiert.

Eine großräumige Umfahrung funktioniert somit nicht, da die Verkehrsführung für Lkw-Verkehre nicht möglich ist, maximal ist hier Pkw-Verkehr möglich. Außerdem werden die Verbindungen Brunskruger Weg und Grüner Hirsch zeitweise bzw. voll gesperrt sein.

IX. Zufahrt Regenrückhaltebecken 4

Die Gemeinde Lensahn plant südlich der nachfolgenden Zuwegung zum Regenrückhaltebecken 4, die Errichtung eines Gewerbegebiets entlang der Bahnstrecke / BAB 1. Deshalb ist beabsichtigt, die Zuwegung zum RRB 4 mit einer

Erschließungsstraße des Gewerbegebiets ggf. zu kreuzen. Dies ist in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.



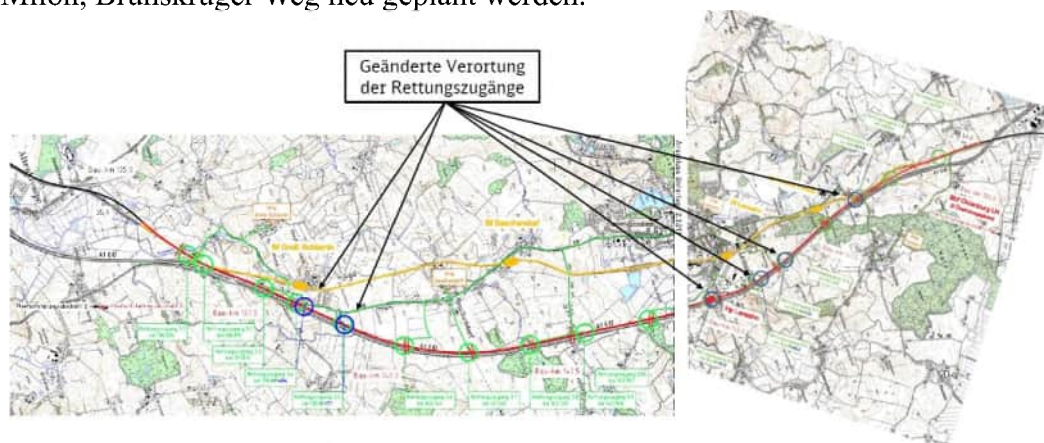
(Ausschnitt aus Lageplan).

X. Rettungswegekonzept

Das Rettungswegekonzept ist weiterhin nicht plausibel.

Es bleibt unklar, wer die Anfahrtswege der Feuerwehr (vgl. Plan 02.3.012) ausbaut, unterhält und für den Winterdienst verantwortlich ist.

Der Rettungsweg Lensahn Haltepunkt (vgl. Plan 02.3.013) konkurriert mit dem geplanten Gewerbegebiet. Zudem ist unklar, warum die Rettungswege im Bereich Milon, Brunskruher Weg neu geplant werden.



(Ausschnitt aus Präsentation DB, Dezember 2024).

Die Zufahrten zur den Rettungswegen sind einstreifig geplant und weisen mindestens eine Breite von 3,50 m und mindestens eine freizuhaltende Höhe von 3,50 m auf. Sie sind gemäß DIN 14090 ausreichend befestigt. Es wird seitens der Gemeinden gerügt, dass unklar bleibt, ob die Rettungsweg mit einem Asphaltaufbau versehen werden. Diese Vorgehensweise wurde seitens der Vorhabenträgerin gegenüber den Gemeinden kommuniziert und ist zu bestätigen.

Es bleibt auch unklar, wer die zukünftigen Unterhaltungskosten für die Rettungszugänge (Bentfelder und Sievershagener Weg, Kirschenallee, Brunskruger Weg, Grüner Hirsch, Moosbruch) trägt. Die Vorhabenträgerin hat dies den Gemeinden bisher mündlich zugesagt. Die Gemeinden bestehen darauf, dass ihnen keine Mehrkosten oder zusätzliche Aufgaben durch die vorhabenbedingten Rettungswege entstehen. Sämtliche Kosten hat die Vorhabenträgerin zu tragen.

XI. 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). Wie bereits bekannt ist, streben die Gemeinden Beschendorf, Manhagen, Lensahn und Damlos an, das Eigentum am im jeweiligen Gemeindegebiet befindlichen vormaligen Bahndamm zu übernehmen. Derzeit ist unklar, ob auch der Gleisschotter entfernt wird. Dafür ist seitens der Vorhabenträgerin zu sorgen, um eine Nachnutzung (z.B. als Radweg) zu gewährleisten.

XII. Baustraße

Es wird seitens der Gemeinde Lensahn nicht akzeptiert, dass eine Baustraße durch den Teichweg in Sipsdorf geführt werden soll. Diese Baustraßenführung wird ausdrücklich abgelehnt.

XIII. Pläne fehlerhaft

Es wird darauf hingewiesen, dass in den Wegenutzungsplänen 07.9.2.1. und 07.9.2.2. die Bezeichnung Gemeinde Schashagen nicht korrekt ist. Richtig ist Gemeinde Manhagen.

XIV. Wirtschaftsweg Rosenhof

Der Antrag der Vorhabenträgerin, den geplanten Straßenast des bahnparallelen Verbindungsweges Rosenhof in der künftigen Straßenbaulast der Gemeinde Lensahn zwischen Bau-km 145,087 und Bau-km 141,520 gem. §§ 6 ff. StrWG mit Wirkung von der Verkehrsübergabe zu widmen, ist zurückzuweisen. Um Wiederholungen

zu vermeiden wird voll umfänglich auf die Einwendung vom 06.04.2023 verwiesen.

XV. Wildtunnel, Bau-km 142,150

Seitens der Gemeinden wird gefordert, die Unterführung der BAB 1 zwischen Beschendorf und Manhagen zu erhalten und nicht ersatzlos zu beseitigen (EB, S. 234 f.) sondern vielmehr unter der Eisenbahntrasse zu verlängern.

Es ist sicherzustellen, dass das Kollisionsrisiko der Wildtiere beim Wechsel der Bahnstrecke minimiert wird. Mit Hilfe des Wildtunnels können Wildtiere sich weiterhin entlang ihrer Wanderkorridore oder zwischen ihren verschiedenen Lebensräumen freier bewegen. Die BAB 1 und Eisenbahnstrecke bilden eine unüberwindbare Barriere, so dass der zwingend notwendige Wildwechsel auch zum Erhalt der Artenvielfalt nicht mehr stattfinden kann. Dies wird seitens der Gemeinden äußerst kritisch gesehen.

XVI. Hochwasserangepasstes Bauen

Es wird zunächst begrüßt, dass nunmehr die Auswirkungen von Hochwasser auf die geplante Schieneninfrastruktur betrachtet wurde (EB, S. 265). Offenbar werden Wasserstände für die 200-jährliches Hochwasser zugrunde gelegt und im Ergebnis sei die Bahntrasse durch das angepasste Bauen hochwasserfrei (EB, S. 267).

Es wird gerügt, dass nicht bereits die größte Wassermenge und damit größte Überflutungsfläche eines 300-jährlichen Hochwasser betrachtet wurde.

C. Fazit

Die Planungen der 1. Planänderung greifen weiterhin in die gemeindlichen Belange der Gemeinden Beschendorf, Damlos, Lensahn und Manhagen erheblich ein bzw. führen zu neuen Betroffenheiten.

Sämtliche bisher erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen bleiben aufrechterhalten.

Mit freundlichen Grüßen

q.e.s.
Rechtsanwältin
Dr. Michéle John