

Allgemeine Einwendung gegen das Gesamtprojekt FBQ

Die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) ist ein Teil des Gesamtvorhabens Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ Tunnel). Es wird beanstandet, dass die vom Gesamtvorhaben FBQ abhängigen Einzelvorhaben, nämlich Schienenanbindung, Straßenanbindung B207 und Fehmarnsundquerung nicht so koordiniert werden, dass Überplanungen zukünftig vermieden werden. Es ist auch davon auszugehen, dass der Tunnelbau (FBQ) und die Hinterlandanbindungen (Schiene und Straße) nicht zeitlich versetzt, sondern parallel gebaut werden. Erhebliche Mehrbelastungen durch gleichzeitige Baustellen und voraussehbare Überplanungen werden ausdrücklich gerügt. Das Verfahren ist zudem auszusetzen, da der sogenannte übergesetzliche Lärmschutz aus dem Bundestagsbeschluss vom 02.07.2020 keinen Eingang in die Planungen gefunden hat.

Allgemeine Einwendung gegen das Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren wird in Art und Zusammensetzung, sowie Umfang und Ablauf kritisiert. Es wird für die betroffenen Kommunen, sowie die Bürgerinnen und Bürger in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten, keine ausreichende Bearbeitungszeit der Planungsunterlagen ermöglicht.

Das Planfeststellungsverfahren zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung – mit der Aufteilung in neun Planfeststellungsabschnitte - ist für die betroffenen Bürger und die kommunalen Körperschaften sowohl in seinem Gesamtumfang als auch in den jeweiligen Einzelabschnitten zu groß. Die Planungsunterlagen können innerhalb der gesetzlichen vorgegebenen Frist nicht angemessen und in allen Belangen gesichtet, in der eigenen Betroffenheit bewertet und zum Einwand niedergeschrieben werden.

Die Aufteilung in Planfeststellungsabschnitte mit unterschiedlichen Auslegungszeiten und nicht erfolgter logischer Reihenfolge, erschwert zusätzlich die Bearbeitung und Abgabe einer Stellungnahme, da die Grenzbeziehungen und Abhängigkeiten zu den anschließenden Planfeststellungsabschnitten nicht zeitgleich betrachtet und abgewogen werden können. Eine Stellungnahme/Einwendung betroffener Personen und die Darstellung der Betroffenheit kann daher nicht abschließend und vollständig abgegeben werden. Für Planfeststellungsverfahren in dieser Größenordnung wird eine längere Bearbeitungszeit für die betroffenen Bürger und Kommunen gefordert.

Einwendung gegen Baustraßen

Es wird beanstandet, dass die Straßen MEIEREIWEG und MILCHDAMM während der Bauphase als Zubringerstraßen für Baustellenverkehr vorgesehen sind. Bei den Straßen handelt es sich um die einzigen Anbindungsstraßen für die Siedlung LANKENKOPPEL. Ohnehin ist diese Siedlung durch die Nähe zur künftigen Güterverkehrsstrasse künftig erheblich belastet. Es ist daher nicht zumutbar eine zusätzliche Belastung über Jahre hinweg durch den Baustellenverkehr hinzunehmen. Es wird daher gefordert, verbindlich festzulegen, dass kein Baustellenverkehr über diese Straßen abgewickelt wird.

Einwendung gegen die Rechtfertigung des PFV

Das Planverfahren ist nicht ausreichend für eine Rechtfertigung zur Umsetzung dargestellt. Die prognostizierten Verkehre auf der Schiene sind nicht nachvollziehbar. Vielmehr können die Verkehre und der Bedarf an Güterträgern heute und in Zukunft, mit den vorhandenen Verkehrsmitteln und den bestehenden Trassenverbindungen (Jütlandstrecke, Fährverkehr) auskömmlich und verträglich abgewickelt bzw. gedeckt werden. Die Umweltbelastungen, die durch die Umsetzung des Gesamtprojektes (Feste Fehmarnbeltquerung, Schienen und Straßenanbindung) zu erwarten sind, übersteigen um ein Vielfaches die heutigen Belastungen und diejenigen, die durch die Beibehaltung der bisherigen Verbindungen in Zukunft entstehen würden.

Der Kosten-Nutzen-Faktor ist nicht ausreichend dargestellt. Der erzielbare Nutzen bei der Umsetzung des Projektes, rechtfertigt angesichts der erheblichen Eingriffe in die Natur und Umwelt, sowie die nachhaltig negative Beeinträchtigung der betroffenen Bürger und Kommunen im Verhältnis der aufzubringenden Kosten, keine Umsetzung in der vorgelegten Fassung.

Einwendung gegen den vorrangigen Nutzen der künftigen Schienentrasse

Die Trasse dient gemäß der Planfeststellungsunterlagen vorrangig dem Güterverkehr, nachgeordnet dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und untergeordnet dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Es wird befürchtet, dass nach dem Bau und der Inbetriebnahme der Trasse, der Verkehr die heutige Prognose insbesondere im Güterverkehr überschreiten wird. Damit wird befürchtet, dass die Beeinträchtigungen für die betroffenen Bürger ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen zunehmen werden. Die vorrangige Nutzung der Trasse führt zu keiner Verbesserung der schienengebundenen Verkehrs- und Anbindungssituation in der Region. Der Kreis Ostholstein wird zur Transitregion für den Güterverkehr. Die negativen Auswirkungen insbesondere durch Lärm sind durch die Urlaubsregion zu tragen, ohne einen wirtschaftlichen Ausgleich dadurch zu erlangen.

Einwendung zur mangelhaften Anbindung SPNV/SPFV

Der Verlust der direkten Fernverkehrsanbindung (SPFV) wird aufgrund der zu erreichenden Fahrtzeit von Hamburg-Kopenhagen in unter 150 Minuten befürchtet. Aufgrund der geplanten niedrigen Verkehrszahlen für den Nahverkehr im Nordkreis, wird die Region künftig nicht nachhaltig im SPNV angebunden. Es wird daher gefordert, dass eine nachhaltige, dauerhafte Anbindung im SPNV (Stundentaktung) für OSTHOLSTEIN, mit der Anbindung OLDENBURG in HOLSTEIN, sowie eine direkte Anbindung im SPFV im Haltepunkt (HP) OLDENBURG in HOLSTEIN, dauerhaft für die kommenden 30 Jahre nach Fertigstellung zugesichert wird. Anderenfalls ist zu befürchten, dass die Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN durch die Feste Fehmarnbeltquerung und die Schienenanbindung nicht profitieren wird, jedoch gleichzeitig die negativen Auswirkungen zu tragen hat. Diese führen in der Folge zu einer negativen Entwicklung der Standortfaktoren für das Wohnen und Leben in der Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN. Hieraus ergibt sich unmittelbar eine Wertminderung meines Eigentums. Dieser Umstand wird nicht akzeptiert und bedarf eines Ausgleiches durch die Vorhabenträgerin.

Einwendung gegen die geplante Lage des Haltepunktes OLDENBURG in HOLSTEIN

Der Stadtverordnetenbeschluss vom 28. März 2019 sieht eine Verlagerung des HP OLDENBURG in HOLSTEIN an die L59 (ab Streckenkilometer 154,400) vor. Dies ist mit einer Veränderung der Höhenlage der Trasse vor und im Bereich Göhl nach einer Tieferlegung des Gleisbettes möglich.

Es wird daher gefordert, die bereits mit der Vorhabenträgerin kommunizierte und vereinbarte Tieferlegung der Trasse vor Göhl, in das Planfeststellungsverfahren einzubringen. Gleichzeitig wird die Umsetzung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung der Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN vom 28. März 2019, hier Verlagerung des Bahnhaltepunktes in Richtung L59 als Forderung in das Verfahren eingebracht.

In jedem Fall wird gefordert, dass eine Anbindung des Haltepunktes, unabhängig der Lage des HP, nicht über die Straße MILCHDAMM erfolgt.

Einwendung gegen die Überquerung der Mülldeponie OLDENBURG in HOLSTEIN

Das Überqueren der ehemaligen Mülldeponie im OLDENBURGER BRUCH ohne die vorherige Sanierung der Deponie wird bemängelt. Es wird befürchtet, dass durch den Eingriff in den Deponiekörper bei der Herstellung von Pfahlgründung, die im Rahmen der Sanierung der Deponie eingebrachten Schutzmaßnahme (Trennschichten, Abdichtung, o.ä. etc) durchtrennt werden. Dadurch ist in der Folge das unkontrollierte Austreten von in der Deponie gekapselten und schadstoffbelasteten Flüssigkeiten in das umliegende Erdreich, Grundwasser und die Vorflut nicht zu verhindern bzw. zu befürchten. Die Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet und das OLDENBURGER BRUCH wurden insgesamt nicht abschätzbar und in den Planungsunterlagen nicht ausreichend abgewogen.

Die Deponie ist daher durch die Vorhabenträgerin vollständig und fachgerecht zu entsorgen bzw. der Bereich nachhaltig zu sanieren. Dies ist nicht zuletzt aufgrund der Tatsache erforderlich, dass nach Durchführung des Bauvorhabens in geplanter Ausführungsform, dauerhaft die Untersuchung, Kontrolle und Sanierung/Beseitigung der Deponie unmöglich wird. Durch das Bauvorhaben würde der Zugriff auf die Deponie selbst, sowie die durch eine etwaige Nutzung baubegleitender Flächen nicht möglich sein. Darüber hinaus weist dieser Bereich nicht nur sensorische Auffälligkeiten auf, sondern augenscheinlich besteht bereits heute ein erhebliches Risiko für eine dauerhafte Umweltbelastung bei entsprechendem Eingriff.

Einwendung gegen Eingriffe in den Wasserhaushalt

In den Planfeststellungsunterlagen werden u.a. im Kapitel der wasserrechtlichen Sachverhalte, die zum Teil erheblichen Abführungsmengen von Schichten- und Tiefenwasser dargestellt. Diese sollen über die Vorflut des BURGTORGRABENS in den OLDENBURGER GRABEN eingeleitet werden. So ist u.a. im Entwässerungsabschnitt 9 die Einleitungsmenge mit 31 l/s angegeben. Dies entspricht einer Menge von 111 cbm/h. Die hydrologischen Untersuchungen sind nicht abgeschlossen. Damit sind die Auswirkungen auf das OLDENBURGER BRUCH nicht ausreichend dargestellt. Es wird befürchtet, dass neben den negativen Auswirkungen auf die Flora und Fauna im OLDENBURGER BRUCH, auch die angrenzende Bebauung der LANKENKOPPEL langfristig durch die Grundwasserabsenkung Schaden nimmt. Es wird gefordert, dass die Planfeststellung im PFA 4 erst dann weitergeführt wird, wenn die entsprechenden Gutachten mit den Auswirkungen auf Flora und Fauna im OLDENBURGER BRUCH, die Entwicklung der angrenzenden Flächen hinsichtlich landwirtschaftlicher Nutzbarkeit, sowie die langfristigen Auswirkungen auf die Bodenverhältnisse im Bereich der wasserführenden Schichten und der darüberliegenden Bebauungen, vorgelegt werden.

Es wird weiterhin bemängelt, dass die Behandlung von Oberflächenwasser während der Bauphase und späteren Nutzung der Trasse, unzureichend erläutert wird. So werden während der Bauphase Baumaßnahmen an bestehenden Gewässern (Umlegung) oder auch nachteilige Einleitungen von Baustellenwasser in die Vorflut BURGTORGRABEN/OLDENBURGER GRABEN oder andere Gewässer hingenommen, die eine Benachteiligung des jeweiligen Ökosystems zur Folge haben. Weiterhin werden bei der Verlegung des Burgtorgrabens unzureichende Regenereignisse für die Bemessung von Interimsmaßnahmen zugrunde gelegt. Statt einem zehnjährigen Ereignis ist ein hundertjähriges Ereignis anzuwenden. Anderenfalls werden bei einem Eintreffen des Ereignisses während der Bauphase negative Auswirkungen für das eigene Eigentum, die Siedlung LANKENKOPPEL und die Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN befürchtet, die von dem Oberflächenwasserabfluss über die Vorflut BURGTORGRABEN abhängig sind. Bereits heute ist bei der bestehenden Einleitungsmenge vielfach zu beobachten, dass die Vorflut bei entsprechenden Regenereignissen eine Grenzauslastung erreicht. Eine Verschlechterung des ableitenden Wassersystems durch die Mehreinleitungen von Oberflächenwasser, sowie die zusätzlichen Einleitungen durch den geplanten Trockenwetterabfluss aus Schichten- und Tiefenentwässerungen wird nicht hingenommen. Die daraus folgenden Mehrkosten für den Wasser- und Bodenverband sind gänzlich durch die Vorhabenträgerin und nicht durch eine Umlage auf die angeschlossenen Zwangsmitglieder der Siedlung LANKENKOPPEL, zu tragen.

Einwendung gegen die Trassenführung

Die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Ergebnisse der durchgeführten Ermittlungen sind teilweise unvollständig, da schützenswerte Gebiete einer falschen/gar keinen Gebietskategorie zugeordnet wurden. Sämtliche Untersuchungen weisen methodische Mängel auf, die sich auf das Abwägungsergebnis fehlerhaft auswirken können. Außerdem ist die Abschnittsbildung fehlerhaft, denn sie schließt weitere denkbare Trassenvarianten offenbar aus. Der Untersuchungskorridor ist zudem in Teilen nicht ausreichend groß gewählt worden, da er im Bezug auf OLDENBURG in HOLSTEIN in großen Teilen das Stadtgebiet betrifft und nicht das Gebiet über die Bundesautobahn 1 hinaus. Damit ist eine mögliche Westumfahrung OLDENBURG in HOLSTEIN nicht Gegenstand der Betrachtung geworden.

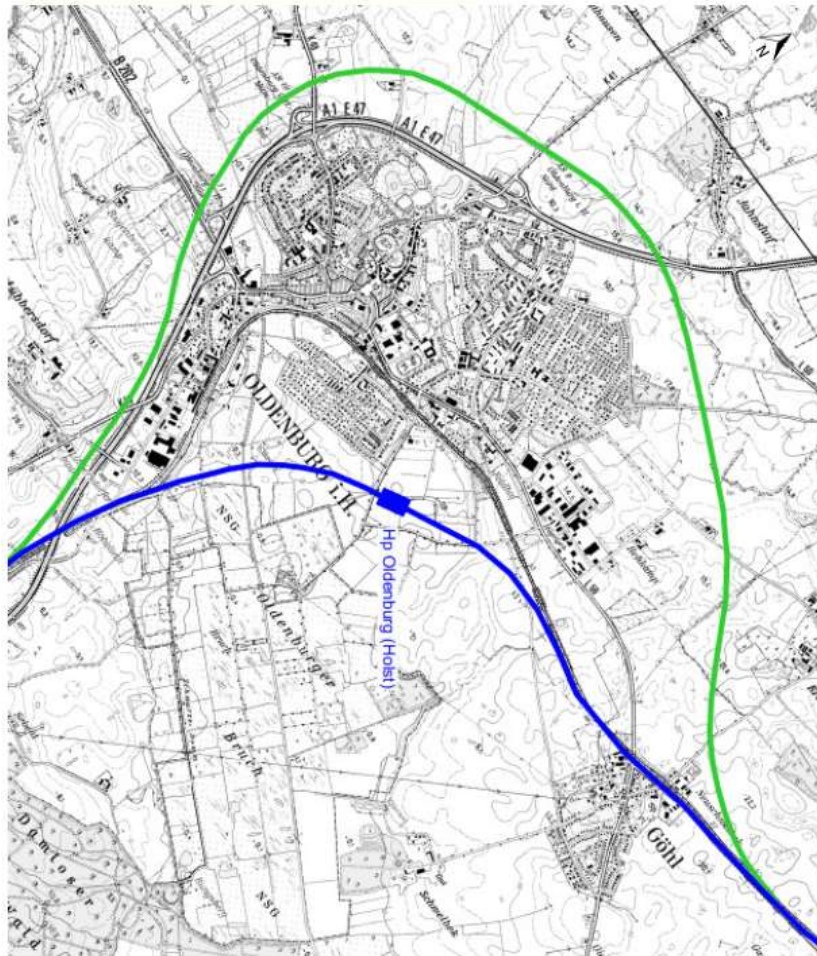
Es wird Bezug auf das Raumordnungsverfahren und den Raumordnungsbeschluss genommen. Dieser wurde zur maßgeblichen Planungsgrundlage für dieses Planfeststellungsverfahren, ist aber selbst nicht mit Rechtsmitteln streitbar.

In der Folge wird daher beanstandet, dass das Raumordnungsverfahren in einem engen Betrachtungskorridor von zwei Kilometer beiderseitig der Bestandstrasse und damit nicht ausreichend weiträumig durchgeführt wurde. Der damit vorgegebene Vorzugskorridor wurde zum damaligen Zeitpunkt und nach den festgelegten Vorgaben insbesondere durch die Vorhabenträgerin als wirtschaftlichste Streckenführung angesehen. Damit wurden per Definition weitere mögliche Streckenführungen bereits im Vorfeld ausgeschlossen. Alternative Streckenführungen außerhalb des Betrachtungskorridors konnten nicht in die raumordnerische Planung einfließen. Diese sind für die Betrachtung im Planfeststellungsverfahren jedoch raumordnerisch ebenfalls zu bewerten. Durch dieses Versäumnis kann eine objektive Beurteilung der vorliegenden Antragstrasse der Vorhabenträgerin nicht vorgenommen werden.

Für den Bereich OLDENBURG in HOLSTEIN ist damit festzustellen, dass eine realistische und wirtschaftlich darstellbare Westumfahrung innerhalb des Bewertungskorridors aus dem Raumordnungsverfahren nicht dargestellt werden konnte und kann. Im Falle einer Ausweitung des Prüfungskorridors in Richtung Westen, ließe sich jedoch eine dem Projekt zuträglichere Trassenführung darstellen. Die Umfahrung Oldenburgs mit einer Trassenführung Bundesautobahn 1-Ostgrenze Truppenübungsplatz PUTLOS-HEILIGENHAFEN-GROSSENBRÖDE (siehe beigefügte Skizze) könnte dem Anspruch als Geschwindigkeitstrasse größer 160 km/h gerecht werden. Gleichzeitig ließen sich die Problemlagen der Betroffenen in den Ortschaften Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN, GÖHL, HERINGSORF, NEUKIRCHEN und GROSSENBRÖDE um ein Vielfaches verringern, ohne gleichzeitig erhebliche Betroffenheiten an der Alternativtrasse zu erzeugen. Die hierzu getroffenen Aussagen in den Planungsunterlagen beziehen sich auf die Betroffenheiten entlang der Variante aus Sicht der Vorhabenträgerin. Diese sind bei der aufgezeigten Alternativtrasse hinfällig.

Darstellung der Westumfahrung der Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN durch die Vorhabenträgerin

Die Darstellung einer Westtrasse um OLDENBURG in HOLSTEIN aus Sicht der Vorhabenträgerin im Raumordnungsverfahren:



Diese Darstellung wurde als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren zur Abwägung einbezogen. Aufgrund der selbstaufgelegten Zwangslage im Raumordnungsverfahren durch einen engen Betrachtungskorridor, musste im Ergebnis eine höhere Betroffenheit ermittelt werden. Diese Trassenführung stellt jedoch keine hinreichende Prüfungsvariante dar.

Darstellung einer realistischen Westumfahrung der Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN

Die nachfolgend dargestellte Umfahrung der Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN führt außerhalb des Vorzugskorridor gelegen zu einer erheblichen Verringerung von Betroffenen. Diese ist daher als hinreichende Trassenvariante in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen.

Die Lärmbetroffenheiten der Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN und der Gemeinden GÖHL, HERINGSODORF, NEUKIRCHEN und GROSSENBRÖDE fallen nahezu komplett weg, ohne vergleichsweise neue Betroffenen zu erzeugen. Der zu betrachtende Landverbrauch gleicht sich durch die ähnliche Länge und Aufgabe der Bestandsstrasse aus. Die so zu planende Bahntrasse hat weiterhin den Vorteil der Nutzung mit höheren Geschwindigkeiten, da Ortslagen, Bahnübergänge und enge Kurvenradien wegfallen. Dies würde dem Grundtenor der Rechtfertigung, auch in Bezug auf eine schnelle Verkehrsstrasse (>160 km/h), für das Gesamtprojekt entsprechen.



Einwendung zum Lärmschutz

Es ist festzustellen, dass die in den Planungsunterlagen dargestellten Lärmwerte der künftigen Bahntrasse durch das OLDENBURGER BRUCH, die aktuell geltenden und gesetzlich festgelegten Grenzwerte unter der Annahme der Prognose scheinbar nicht überschreiten werden. Dennoch ist mit einer erheblichen Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität zu rechnen, die neben der Wertminderung meines Eigentums, insbesondere gesundheitliche Beeinträchtigungen in der Folgezeitfolge mit sich bringen werden. Es wird verglichen, dass die auf der bisherigen Bestandstrasse erreichten realen Lärmwerte durch den heutigen Nahverkehr, in keiner Weise die künftigen Lärmwerte erreichen. Die künftige Trasse, obwohl an anderer Stelle geplant, wird zu einer deutlichen Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität in der betroffenen Wohnsiedlung führen.

Es wird weiterhin beanstandet, dass der Lärm nur nach Berechnungsmodellen ermittelt wird. Der daraus geplante Lärmschutz wird aufgrund einer Mittelwertberechnung geplant. Ausschlaggebend für die gesundheitlichen Auswirkungen der Bahnstrecke sind jedoch, insbesondere in den Nachtstunden, die Spitzenwerte. Diese Spitzenwerte sind als Grundlage für die Lärmgrenzberechnung heranzuziehen.

Es wird daher gefordert, den Lärmschutz so auszuführen, dass im Bereich des OLDENBURGER BRUCH ein durchgehender Lärmschutz von HOHELIETH bis zum Anschluss PFA 5 errichtet wird. Dieser muss in gekröpfter Bauweise beiderseits ausgeführt werden, um auch das Naherholungsgebiet OLDENBURGER BRUCH und das angrenzende Naturschutzgebiet vor dem Lärm zu schützen. Es wird eine Gradientenverschiebung der Grenzwertlinie von 49 dBA beiderseits 50 Meter entlang der künftigen Bahnlinie gefordert. Damit werden zum einen alle Schutzfälle aktiv gelöst, weiterhin können die zu erwartenden Beeinträchtigungen erheblich reduziert werden. Damit würde den Anforderungen an einen übergesetzlichen Lärmschutz im Sinne des Bundestagsbeschluss vom 02.07.2020 Rechnung getragen werden.

Der zu erwartende Einwand der Vorhabenträgerin, eine gekröpfte Lärmschutzwand könne aufgrund fehlender Zulassung nicht errichtet werden, wird bereits heute und vorsorglich bestritten. Gemäß einer Aussage des Eisenbahnbundesamtes vom 02.09.2021 (siehe Anlage) gibt es bereits Zulassungen gekröpfter Lärmschutzwände. Zudem ist die Zulassung von gekröpften Lärmschutzwänden, wie sie beispielsweise auf Trassen in europäischen Nachbarländern verwendet werden, möglich, wenn die Vorhabenträgerin diese zur Zulassung einbringt. Dies wurde in dem vorliegenden Verfahren nicht durchgeführt.

Es wird somit weiter beanstandet, dass die Vorhabenträgerin auch im Bereich des Lärmschutzes sich nur auf ein Mindestmaß beschränkt, wie es aus gesetzlich festgelegter Notwendigkeit abzuleiten ist. Dieses ist angesichts der erheblichen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, jedoch nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr werden Vorhabenträgerin, Planfeststellungsbehörde, Eisenbahnbundesamt und der Gesetzgeber gemeinsam aufgefordert, mit diesem Zukunftsprojekt eine Novellierung der Standards im Bereich Lärmschutz und Technologieausnutzung im Vorfeld durchzuführen.