

6. Ergebnisse der Fragebogenaktion

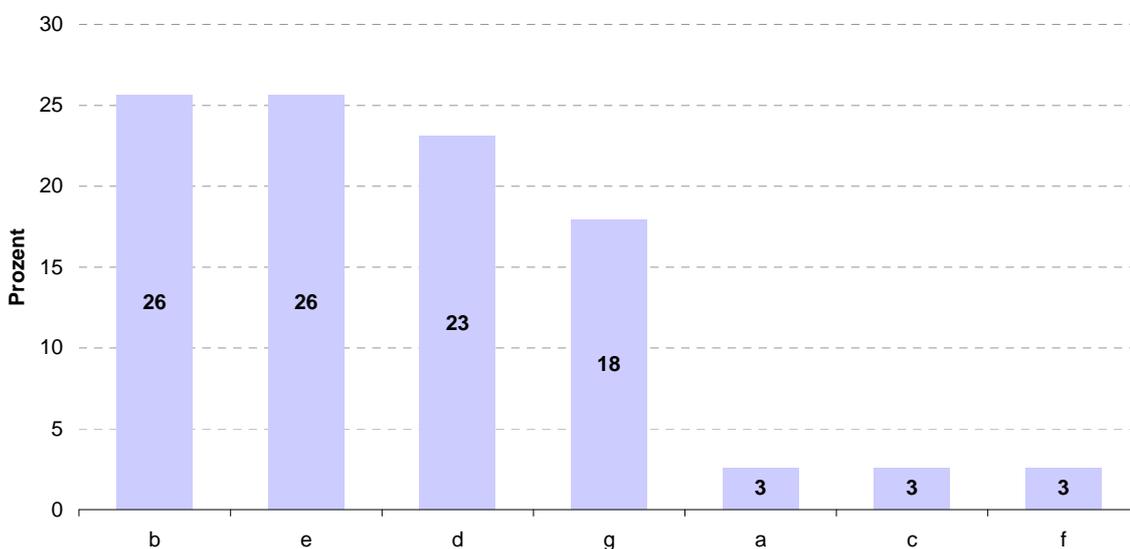
6.1 Differenzierte Darstellung vorgetragener Betroffenheiten

In Ergänzung zu den Workshops, in denen alle Betroffenen Bürgermeister, Vertreter von Parteien und Bürgerinitiativen und Anwohner die Gelegenheit erhielten, ihre Betroffenheiten zu artikulieren und Forderungen aufzustellen, hatten die einzelnen Städte und Gemeinden zusätzlich die Möglichkeit, über einen Fragebogen Ihre Vorstellung zu den genannten Themenschwerpunkten einzubringen. Soweit Lärm- und touristische Aspekte betroffen sind, werden diese in den Abschnitten 3 und 4 berücksichtigt. Zu den anderen Aspekten wurden die nachstehend wiedergegebenen Fragen folgendermaßen beantwortet, wobei eine dementsprechend "trennscharfe" Abgrenzung der einzelnen Antwortbereiche nicht immer möglich war.

Frage 1: Welche Auswirkungen erwarten Sie für den Tourismus in Ihrer Gemeinde aufgrund des Ausbaus der Hinterland-Bahnanbindung in Folge der festen Fehmarnbelt-Querung?

Die Antworten finden sich kategorisiert in Abbildung 54 dargestellt. Über die Hälfte der übermittelten Antworten signalisieren erhebliche Vorbehalte im Hinblick auf Lärmemissionen und geschlossene Bahnübergänge bzw. hiervon ausgehende Beeinträchtigungen. Weniger als ein Fünftel erwartet eine Verschlechterung bei der ÖV-Anbindung.

Abbildung 54 Mögliche Auswirkungen aus der FBQ-Hinterlandanbindung (Frage 1)



Anm.: Mehrfachantworten möglich.
 Quelle: Projekt Betroffenheitsanalyse, Mai 2010.

Legende:

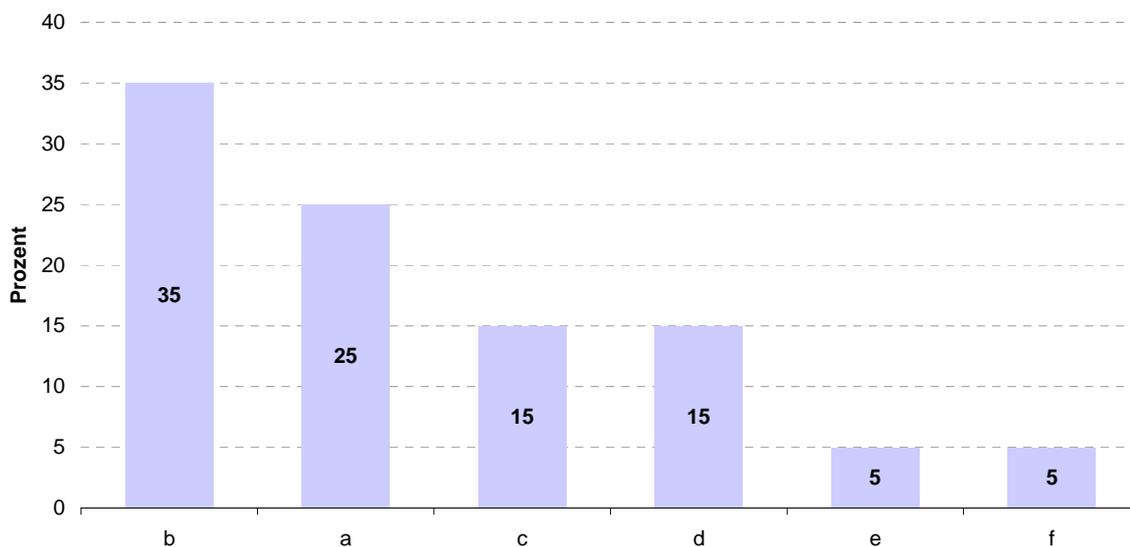
- a Keine grundlegenden Auswirkungen
- b Zunahme Bahnlärm
- e Länger geschlossene Bahnübergänge
- d Optische Störung durch Lärmschutzmaßnahmen
- g Verschlechterte Erreichbarkeit wg. ggf. neuer Haltestellensituation
- a Keine grundlegenden Auswirkungen
- c Verbesserung der Situation durch Lärmschutz ggü. dem aktuellen Zustand
- f Verbesserte Erreichbarkeit wg. ggf. neuer Haltestellensituation.

Frage 7: Welche Bedeutung hat der Schienenpersonenverkehr für die Erreichbarkeit Ihres Standortes?

Abbildung 55 zeigt, dass immerhin noch 60 % der Städte und Gemeinden ihrer Schienenanbindung eine Bedeutung beimessen. Zum Teil wurde differenziert geantwortet für Einwohner und Touristen. Quantitative Angaben zu machen war nur einem Teil der Befragten möglich. Der Anteil der mit der Bahn an- und abreisenden Touristen bewegt sich teilweise um etwa 5 %, für andere Orte werden 30 % genannt. Für eine belastbare und repräsentative Darstellung dieses Themas dürften die vorgelegten Antworten noch nicht ausreichen. Sie vermitteln aber einen ersten Eindruck, welche Priorität der Verkehrsträger Schiene in dieser Region noch hat, wenn es um die überregionale Anbindung der Bäder- und Hinterlandstandorte geht.

Im Hinblick auf die anstehenden Diskussionen wäre es empfehlenswert, die vorliegenden Ergebnisse systematisiert zu plausibilisieren. In jedem Falle entsteht hier perspektivisch ein kommunaler und landesseitiger Gestaltungsauftrag, wenn es darum geht, Orte entlang des FBQ-Korridors im Falle von Bahnstreckenverlegungen o.Ä. (Trassenverschiebung) z.B. mit dem ÖV-Busliniennetz neu zu erschließen. Je nach örtlicher Situation könnten die dafür notwendigen Aufwendungen erheblich sein. Insgesamt sollte das Potenzial (Zeit-, Komfortverluste) einer verschlechterten ÖV-Anbindung nicht unterschätzt werden, wenn bspw. nach der Fahrt mit der Bahn zum außerörtlichen Bf der Umstieg auf den Bus folgt, um anschließend in den Ort fahren zu können.

Abbildung 55 Mögliche Auswirkungen aus der FBQ-Hinterlandanbindung (Frage 7)



Anm.: Mehrfachantworten möglich.
Quelle: Projekt Betroffenheitsanalyse, Mai 2010.

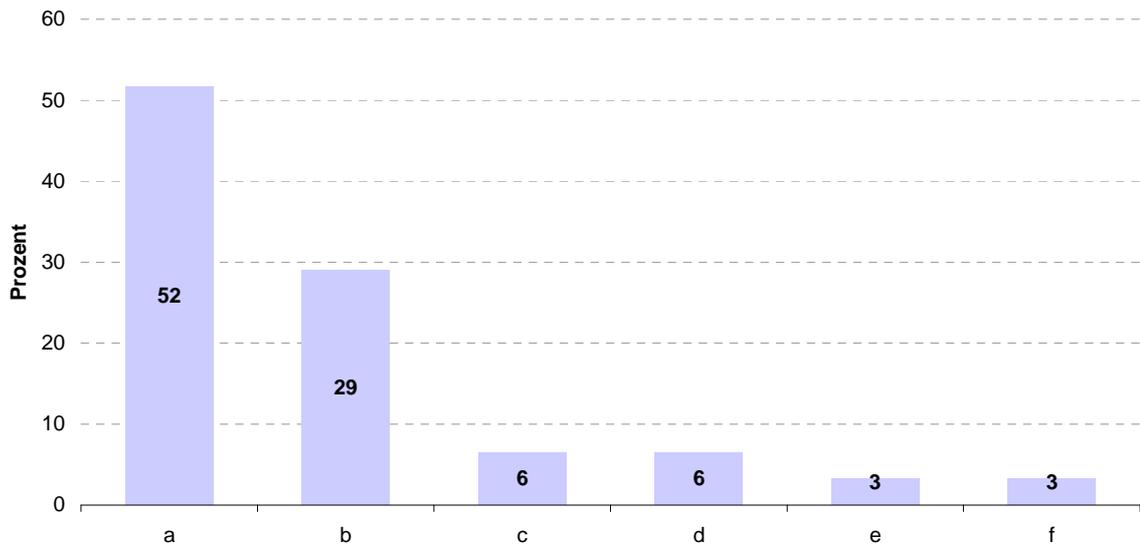
Legende:

- a Bedeutend für SPNV-Pendler HH/KI
- b Bedeutend für Klinik- und Touristenkunden
- c Mäßig für Klinik- und Touristenkunden
- d Mäßig bis niedrig für Einwohner
- e Hoch für Einwohner
- f Unbekannt.

Frage 8: Welche und wie viele Bahnübergänge entfallen auf Ihr Gemeindegebiet (Darstellung einschließlich verwendeter Sicherungstechniken)?

Insgesamt wurden 45 Querungen benannt und von den Beratern statistisch verarbeitet.¹⁵⁷ Wie Abbildung 56 verdeutlicht, sind heute 80 % der Bü mit Halbschranke oder Lichtzeichenanlage technisch gesichert. In den wenigsten Fällen sind bereits mittels Unter- bzw. Überführungen niveaufreie Querungen möglich.

Abbildung 56 Technische Ausrüstung der Bü entlang des FBQ-Korridors (Frage 8)



Anm.: Mehrfachantworten möglich.

Legende:

Quelle: Projekt Betroffenheitsanalyse, Mai 2010.

- a Halbschranken
- b Unbeschränkt mit Lichtzeichenanlage
- c Unter-/ Überführung
- d Ungesichert
- e Durch DB-Personal
- f Gesichert mit Schloss.

Das Thema Bü wurde bereits an anderer Stelle eingehend erläutert (vgl. Abschnitt 2.4.3).

¹⁵⁷ Abweichend dazu gibt die DB AG die Anzahl Bü mit 41 an. Vgl. DB AG, Raumordnungsverfahren Schienenhinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) von Lübeck Hbf bis Puttgarden, Handout zur Antragskonferenz, 20.06.2010, S.3. Die Differenz könnte sich daraus ergeben, dass seitens der Gemeinden Bü und Brückenquerungen zusammen erfasst worden sind.

Frage 9: Wie stellt sich die Wartezeitensituation an den Bahnübergängen derzeit dar?

Abbildung 57 Wartezeiten an Bahnübergängen (Frage 9)



Quelle: Projekt Betroffenheitsanalyse, Mai 2010.

Legende:

- a Erheblich
- b Unerheblich
- c Unbekannt
- d Saisonaler Rückstau (≤ 30 Min.).

Die Vertreter von Städten und Gemeinden konnten auf qualitativer Basis antworten. Danach werden aus kommunaler Sicht die Wartezeiten bereits heute von etwa einem Drittel als "erheblich" eingeschätzt.¹⁵⁸ Insbesondere in der Hochsaison oder bei störungsbedingtem Mehrverkehr (Ausweich-, Umfuhrverkehre) kommt es an Bü zu zum Teil erheblichen Wartezeiten. Bei heutigem Betriebsprogramm des Zugverkehrs erkennen lt. Abbildung 57 fast die Hälfte (46 %) der Befragten noch keine erheblichen Beeinträchtigungen.¹⁵⁹

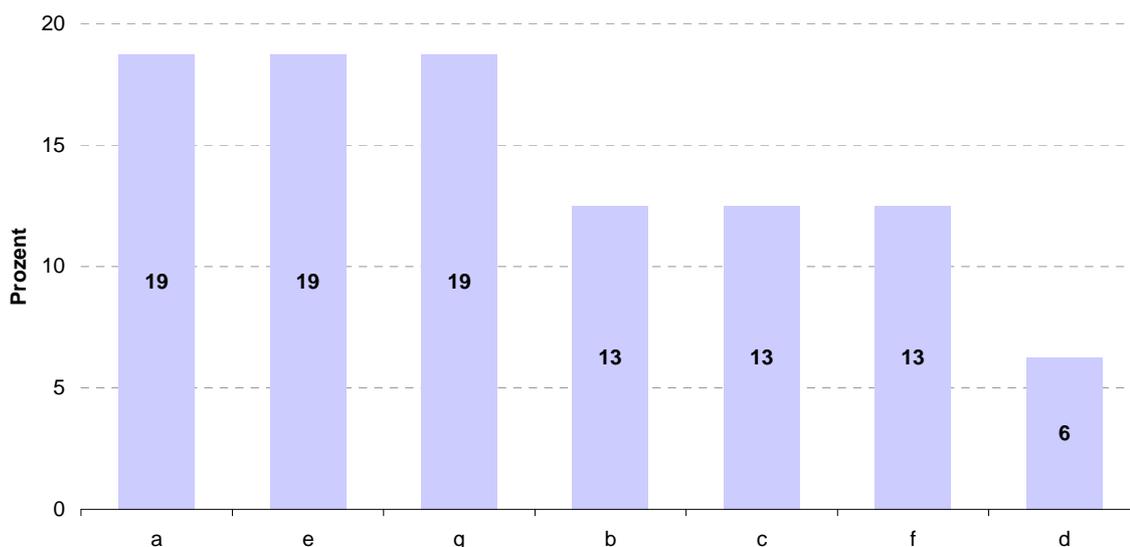
¹⁵⁸ In einem Falle wurden bereits (allerdings nicht repräsentative) Detailaussagen übermittelt: Verkehrszählung in Bad Schwartau vom 19.01.2010: In der Zeit von 15:00 - 18:00 Uhr wurde der beschränkte Bü 17 Mal (~6 Züge je h) geschlossen. In dieser Zeit haben aus Richtung Sereetz 517 Pkw, 8 Busse und 10 Lkw die Schrankenanlage in Richtung Innenstadt passiert. In Richtung Sereetz waren es 525 Pkw, 9 Busse, 11 Lkw bis 3,5 t und 5 Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht.

¹⁵⁹ An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass dieser Punkt vor allem dann relevant wird, wenn die Trasse nicht als Teil des HGV-Netzes definiert wird. In dem Fall sind niveaugleiche Querungen unter bestimmten Bedingungen zulässig. Aber auch der komplette Ersatz von Bü im Falle einer Hochgeschwindigkeitsstrecke würde bedeuten, dass u.a. erhebliche städtebauliche Herausforderungen auf die Kommunen zukämen.

Frage 10: Wie beurteilen Sie die ggf. heute vorhandenen Überquerungsmöglichkeiten der Bahntrasse per Brücke oder Tunnel?

Die gegebenen Antworten sind in Abbildung 58 zusammengefasst in insgesamt sieben Antwortgruppen.¹⁶⁰ Das vergleichsweise differenzierte Bild weist bei etwa einem Drittel der Antworten auf (saisonale) Kapazitätsengpässe hin. "Unproblematisch" ist die Situation nur in 13 % der Fälle, immerhin ein Fünftel der Antworten deutet auf einen noch offenen Meinungsbildungsprozess hin.

Abbildung 58 Einschätzung der heutigen Überquerungsmöglichkeiten (Frage 10)



Anm.: Mehrfachantworten möglich.

Quelle: Projekt Betroffenheitsanalyse, Mai 2010.

Legende:

- a Tunnel
- b Brücke
- c Saison. Rückstau
- d Sanierungsbedarf
- e Kapazitätsengpass
- f Unproblematisch
- g Derzeit keine vorhanden/nicht möglich.

Frage 11: Wie beurteilen Sie ggf. zukünftig vorhandene innerörtliche Überquerungsmöglichkeiten der Bahntrasse per Brücke oder Tunnel?

In mehr als der Hälfte der Antworten (Abbildung 59) stehen Forderungen nach einer Brücken- oder Tunnellösung zur Aufrechterhaltung angemessener Querungsmöglichkeiten im Falle des Neu- oder Ausbaus der Hinterlandanbindung der FBQ. Rechnet man die unspezifisch formulierten Forderungen hinzu, sind es zusammen genommen fast 60 %. Nur knapp 20 % der Antworten brachten "Unmöglichkeit" zum Ausdruck oder machten keine Angabe.

¹⁶⁰ Zum Teil wurde in den Antworten nicht nur der Status-quo, sondern auch ein Blick in die Zukunft geworfen. 32 % der Antworten fordern Tunnel- und / oder Brückenlösungen.

Abbildung 59 Einschätzung der zukünftigen Überquerungsmöglichkeiten (Frage 11)



Anm.: Mehrfachantworten möglich.

Quelle: Projekt Betroffenheitsanalyse, Mai 2010.

Legende:

- a Tunnellösungen
- b Ausbau
- c Tunnel oder Brücke
- d Keine Bü wg. Neubaustrasse
- e Unbedingt erforderlich
- f Nicht möglich / keine Angabe.

Auf die grds. Vor- und Nachteile von Brücken- bzw. Tunnellösungen für den Schienenverkehr wurde bereits an anderer Stelle hingewiesen. Aus kommunaler Perspektive drohen entweder vergleichsweise starke Lärmemissionen durch flächenintensive Brückenbauwerke (inkl. Rampen) für den Schienenverkehr verbunden mit niedrigen finanziellen Belastungen oder Brückenbauwerke für die Straße mit niedrigeren Lärmemissionen, dafür aber höheren Finanzlasten aufgrund der herrschenden Rechtslage (EKrG). Die endgültige Abschätzung zu den Querungsmöglichkeiten ist erst dann möglich sein, wenn feststeht, nach welchen Kriterien die Lizenzierung der FBQ-Hinterlandinfrastruktur durch das EBA formal erfolgen wird, als Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetzes oder als Teil des konventionellen transeuropäischen Schienenverkehrssystems.¹⁶¹

Abschließend wurden die städtebaulichen Konsequenzen untersucht:

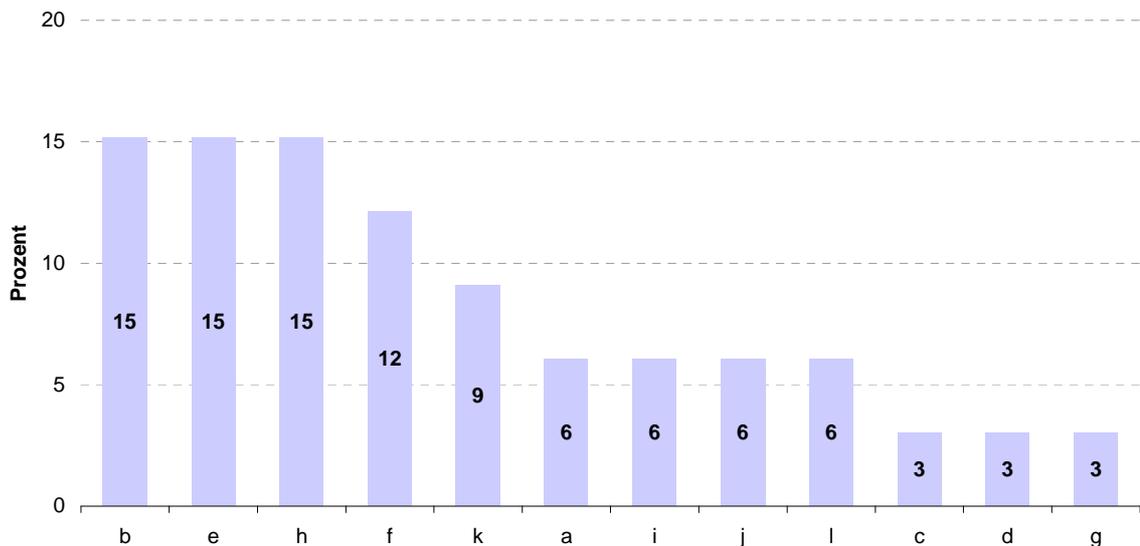
Frage 12: Welche städtebaulichen Folgen erwarten Sie aufgrund der vorzunehmenden Lärmschutzmaßnahmen?

Auch in diesem Fall fielen die Antworten vergleichsweise differenziert aus. Abbildung 60 zeigt zwölf verschiedene Antwortkategorien. Wesentliche Befürchtungen (45 %) betreffen

¹⁶¹ Vgl. Richtlinie 1996/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems bzw. Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. April 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

die erwarteten Lärmschutzwände, die Erschütterungen aus den vorüberrollenden (Güter-)Zügen sowie den möglichen Wertverlust von Immobilien. Immerhin jede achte Antwort betraf Einschränkungen in der Bauleitplanung, die zu Entwicklungsproblemen vor Ort führen würden. In diesem Kontext wurden auch landwirtschaftliche und Naturschutzbelange eingebracht. Knapp 10 % erwarten hier negative Auswirkungen einer stärker frequentierten und ausgebauten Hinterlandanbindung.

Abbildung 60 Erwartete städtebauliche Folgen (Frage 12)



Anm.: Mehrfachantworten möglich.

Quelle: Projekt Betroffenheitsanalyse, Mai 2010.

Legende:

- a Vsl. kein Anspruch auf Lärmschutz
- b Lärmschutzmaßnahmen
- c Erschütterungen
- d Bei Bü kein Lärmschutz
- e Optische Beeinträchtigung
- f Einschränkungen Bauleitplanung
- g Nachteile für Landwirtschaft
- h Wertverlust Immobilien
- i Wohnwertverluste
- j Nachteile für Natur
- k Zerstörung Landschaftsbild
- l Keine.

Hinsichtlich der Betroffenheit "Erwartete städtebauliche Folgen" ist zu ergänzen, dass heute erwartete Folgen wie u.a. Wertverluste für Immobilien spätestens im Rahmen des PFV zu adressieren sind. Dort besteht die Möglichkeit, diesbezügliche Interessen z.B. durch Formulierung von Untersuchungsaufträgen u.a. im Hinblick erwartete Wertverluste zu konkretisieren. An dieser Stelle sei nochmals auf die Empfehlung hingewiesen, bei Zeiten einen kompetenten Rechtsbeistand hinzuzuziehen, damit die Wahrscheinlichkeit von Formfehlern, Fristversäumnissen reduziert wird. Damit erhöhen sich in der Folge die individuellen Erfolgsaussichten für einen (monetären) Ausgleich deutlich.

6.2 Zusammenfassung

Wie aufgezeigt, wurde eine Vielzahl von Betroffenheiten vorgetragen, die vor dem Hintergrund der diskutierten neuen FBQ-Hinterlandanbindung für den Schienenverkehr langfristig erwartet werden.

Rd. 75 % der Antworten auf **Frage 1** zeigen, dass als Folge einer neuen FBQ hinterlandseitig eine Zunahme des Bahnlärms, länger geschlossene Bahnübergänge (und damit entsprechende Behinderungen) sowie optische Störungen durch Lärmschutzmaßnahmen erwartet werden. Nur in Bezug auf die Bahnübergangsproblematik kann auf der Basis heute verfügbarer Informationen in gewisser Hinsicht "Entwarnung" signalisiert werden.¹⁶² Es kann davon ausgegangen werden, dass infolge der anstehenden Veränderungen entlang der Strecke in jedem Fall Planfeststellung notwendig wird und damit ein Ersatz höhengleicher Querungen notwendig wird.

Die Anbindung der Region mittels Schienenpersonennahverkehr (**Frage 7**) wird in erster Linie für Pendler und Touristen als wichtig erachtet (60 % der Nennungen). Hier bestätigt sich der bereits auch an anderer Stelle beschriebene Bedeutungsrückgang des öffentlichen bzw. des Schienenpersonenverkehrs bei der verkehrlichen Anbindung der Region. Dies mag zum Teil erklären, weshalb die Frage nach einer Neukonzeption der ÖV-Anbindung für die ggf. neu und außerhalb der Kommunen zu errichtenden neuen Bf keine besondere Priorität zu haben scheint.

Die städtebaulichen Folgen (**Frage 12**) einer neuen schienenseitigen FBQ-Anbindung wurden vergleichsweise differenziert beantwortet. Fast die Hälfte der Antworten betrafen individuelle Probleme durch Wertverluste bei Immobilien, aber auch "alle" Aspekte betreffende optische Probleme vor allem durch Lärmschutzwände. Diese Einschätzung gewinnt an Gewicht, geht man davon aus, dass die Strecke u.U. als Teil des TEN-HGV-Netzes komplett von niveaugleichen Querungsbauwerken zu befreien ist durch die Errichtung von Tunneln bzw. Brücken.

¹⁶² Aus diesem Grunde kann eine weitere Befassung mit den Fragen 8 - 11 entfallen. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass die Beseitigung der heute vorhandenen Bü durch Brücken-/Tunnellösungen städtebauliche Fragen aufwerfen wird.

7. Im Detail noch nicht zu berücksichtigende Beeinträchtigungen

Bereits an anderer Stelle wurden Charakter und Hintergrund der Betroffenheitsanalyse dargestellt, der festgelegte Untersuchungsauftrag und der Zusammenhang mit dem eingegrenzten Projektbudget vorgestellt. Mit dieser Untersuchung können und sollen nicht alle Aspekte beleuchtet werden, die im Kontext einer solchen Infrastrukturmaßnahme prinzipiell zu sehen sind. **Diese Studie fokussiert auf die schienenseitige Hinterlandanbindung der FBQ und hier insbesondere auf die Lärmemissionen.** Außerdem werden weitere Betroffenheiten ermittelt, insbesondere mit Bezug auf Teilsegmente des Tourismus, da die Region um die Lübecker Bucht und um Großenbrode / Fehmarn maßgeblich von der Entwicklung dieses Sektors wirtschaftlich abhängig ist.

Die vorliegende Analyse stellt eine Art freiwillige Voruntersuchung ohne Rechtswirkung der Ergebnisse auf mögliche rechtlich zwingende Planungsverfahren (Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) dar. Diese Untersuchung soll allen Beteiligten in den betroffenen Regionen die Möglichkeit eröffnen, bereits frühzeitig und noch vor Beginn der eigentlichen Planungsverfahren inhaltliche Positionen zu entwickeln, durch **gezieltes "Vordenken"** zum Thema Betroffenheiten belastbare Erkenntnisse zu erarbeiten, um diese bis zum Beginn der eigentlichen Raumordnungs- bzw. Planfeststellungsverfahren ggf. noch vertiefen zu können. Entsprechend dieser Ergebnisse sind dann explizit Agendapunkte zu definieren, die seitens der DB AG zu bearbeiten sind. Mit diesem vom Kreis Ostholstein gewählten Untersuchungsansatz verbessert sich die Möglichkeit einer **"Kommunikation auf Augenhöhe"**, trotz der Freiwilligkeit und rechtlichen Unverbindlichkeit der erzielten Resultate, ggü. dem Bund, dem Land bzw. der DB AG. Ein vergleichbarer Vorteil ergibt sich auch für die einzelnen Städte und Gemeinden dieses Kreises.

Bekanntermaßen liegt die aus Sicht aller Beteiligten "beste" Trassenvariante bislang nicht vor. Dementsprechend können bestimmte Fragestellungen noch nicht bearbeitet werden. Dies betrifft Themen wie die unmittelbare Angabe von **"Wertverlusten"** für privat oder gewerblich genutzte Immobilien, da diese maßgeblich von dem heute unbekanntem abschließenden Streckenverlauf abhängig sind. In den Abschnitten 5.8 und 3.1.1.2 konnten zumindest einige grundsätzliche Erfahrungswerte zu diesem Themenkomplex angeführt werden.

Vergleichbares gilt für das Thema **"Vibrationen"**. Sie sind abhängig von den konkret vorgefundenen Bodenverhältnissen, von den verwendeten Baumaterialien für die Errichtung der Strecke, dem späteren Instandhaltungszustand der im Betrieb befindlichen Strecke und den tatsächlichen absoluten Zugzahlen inkl. Mix von Personen- und Güterzügen sowie den Zuglasten.

Ähnlich verhält es sich mit dem Thema **"Elektrosmog"**. Dieses ist nicht Gegenstand der Untersuchung. Die Gutachter gehen zudem davon aus, dass die gültigen Grenzwerte und entsprechenden Auflagen durch die offiziell lizenzierten Eisenbahnverkehrsunternehmen (private, kommunale und staatliche Bahnunternehmen) sowie den Infrastrukturbetreiber (hier: DB AG) eingehalten werden und durch die entsprechende Aufsichtsbehörde (EBA) vor der Zulassung der neu errichteten Streckenabschnitte überprüft worden sind bzw. dies auch während des laufenden Betriebes über Stichproben o.Ä. geschieht.

Die Berater bewerten das Thema **"Staubemissionen"** aus diesem Grunde in der gleichen Weise ebenfalls abschlägig. Hierbei spielt auch eine Rolle, dass dazu die genaue Lage der

Strecke und das entsprechende Layout der Strecke bekannt sein müssen. Dies ist bekanntlich noch nicht der Fall. Zudem sind Staubemissionen nur dann zutreffend ermittelbar und zu bewerten, wenn die tatsächlich auf einer Strecke gefahrenen Zugzahlen als Ermittlungsgrundlage zur Verfügung stehen.

Ein Aspekt, der in einer Reihe von Workshops wiederholt thematisiert worden ist, betrifft den vom **Straßenverkehr** emittierten Schall. Dem Aspekt einer gesamthaften Lärmermittlung unter Berücksichtigung auch Verkehrsträger Schiene und Straße wurde im Rahmen dieses Projektes durch eine ergänzende Beauftragung vom Prinzip her bereits entsprochen (siehe Zusatzbeauftragung durch den Kreis Ostholstein als Reaktion auf die Workshop-Ergebnisse). Sollten hier in Zukunft weitere Projekte notwendig werden, lassen sich die im Rahmen dieser Untersuchung gewonnenen Ergebnisse in eine ggf. vertiefte Betrachtung integrieren.

Damit aus formaler Sicht weitere Betroffenheiten "korrekt" adressiert werden können, wird seitens der **Berater** eine frühzeitige Hinzuziehung eines kompetenten und erfahrenen Rechtsbeistands empfohlen. Mit seiner Hilfe sollten jenseits aller formal bestehenden Rechtsansprüche vor allem Verhandlungslösungen gesucht werden, um hier über das Minimum rechtlich unstrittiger Ansprüche hinaus zu zufriedenstellenden Lösungen insbesondere aus Sicht der betroffenen Anrainer zu gelangen.

Über eine **Vertiefung** von an dieser Stelle bereits grundsätzlich untersuchten Fragestellungen bzw. über weitere Analysen zu bislang unbehandelten bzw. unbekanntem Themen sollte situativ und mit Vorlauf auf die zu erwartenden Fristen insbesondere des PFV entschieden werden. Ein solcher Ansatz des "Vordenkens" - mit diesem Projekt auf Kreisebene erfolgreich praktiziert - sichert effizientes Arbeiten und erleichtert die Wahrung eigener Interessen bevor Fristen definiert werden.