



Ministerpräsident
des Landes Schleswig-Holstein
Staatskanzlei
Landesplanungsbehörde

Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident

**Abschluss des Raumordnungsverfahrens
- Landesplanerische Beurteilung -
Ausbau der Schienenanbindung der
Festen Fehmarnbeltquerung**

Kurzinformation

Vorhabenträgerin:

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

Verfahrensleitende Behörde:

Ministerpräsident
des Landes Schleswig-Holstein
Landesplanungsbehörde
Düsternbrooker Weg 104
24105 Kiel

Kiel, 06. Mai 2014

A. Ausgangslage

Am 3. September 2008 wurde der Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über den Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung geschlossen.

Durch Artikel 1 Absatz 2 des Staatsvertrages verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland die Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf ihrem Hoheitsgebiet auszubauen. Hierbei handelt es sich um ein Schlüsselprojekt der schleswig-holsteinischen Landesregierung.

Für den Schienenverkehr bedeutet dies konkret, dass spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung eine ausreichende Eisenbahnkapazität auf der bisher eingleisigen Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden sicherzustellen ist. Die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein. Der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit sein. Die Schienenstrecke über die Fehmarnsundbrücke soll eingleisig bleiben.

Aus diesem Grund soll die vorhandene eingleisige Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden (DB Strecken-Nr. 1100) auf einer Länge von 75 km um ein zweites Gleis erweitert, elektrifiziert und für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt werden

Trägerin dieses Vorhabens ist die Deutsche Bahn Netz AG, die ihrerseits die DB ProjektBau GmbH mit der Planung und Durchführung des Vorhabens beauftragt hat.

Um die raumverträglichste Trasse unter den von der Vorhabenträgerin eingebrachten Varianten zu ermitteln und die Belange der Bevölkerung und der Fachbehörden möglichst frühzeitig in das Verfahren einzubinden, hat die Landesplanung Schleswig-Holstein ein Raumordnungsverfahren durchgeführt.

B. Fakten zum Raumordnungsverfahren:

- Grundlage der Planungen ist die Prognose über die künftig über die Vogelfluglinie abzuwickelnden Zugzahlen. Für das Jahr 2025 wird von täglich 138 Zügen, davon 78 Güterzüge, ausgegangen.
- Das Raumordnungsverfahren wurde am 9. Januar 2013 von der Landesplanungsbehörde offiziell eröffnet.
- Die Antragsunterlagen für das Verfahren lagen vom 11. Februar bis 11. März 2013 öffentlich aus und bis zum 25. März 2013 bestand für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, zu den Unterlagen Stellung zu nehmen.

- Rund 8.300 Stellungnahmen sind im Beteiligungsverfahren fristgerecht eingegangen und wurden ausgewertet. Größtenteils waren dies Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern, aber auch von
 - 105 Trägern öffentlicher Belange,
 - 27 Gemeinden, Städten bzw. Kreisen,
 - 15 überregionalen Behörden und Ministerien sowie
 - 63 Verbänden und Bürgerinitiativen.

- Am 12. Juni 2013 fand eine breite Diskussion vor Ort in der Gemeinde Timmendorfer Strand mit Ministerpräsident Torsten Albig, dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Rüdiger Grube, den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der betroffenen Gemeinden und Bürgerinitiativen statt. Seitens der Vorhabenträgerin wurde dort angekündigt, die Voraussetzungen zu schaffen, damit die Landesplanungsbehörde parallel zu dem bisherigen Raumordnungsverfahren auch die sogenannte „2+1“-Trassenvariante prüfen kann, ohne diese allerdings formal in das Verfahren einzubringen. Diese Variante sieht neben dem Erhalt der bisherigen Trasse für den Nahverkehr den Bau einer neuen zweigleisigen Trasse weiter landeinwärts für den Güter- und Fernverkehr vor. Sie wurde im Rahmen des Verfahrensabschlusses des Raumordnungsverfahrens mit betrachtet und bei der landesplanerischen Gesamtabwägung gewürdigt.

- Das Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung wurde auf Initiative der Landesregierung einberufen. Es stellt eine neue Form der Bürgerbeteiligung dar und soll größtmögliche Transparenz im Verfahren schaffen. Im Dialogforum sitzen Vertreter der Bürgerinnen und Bürger, des Vorhabenträgers, der Gemeinden und des Kreises sowie anderer Träger öffentlicher Belange. Sie begleiten das „Projekt Feste Fehmarnbeltquerung“ und die Verkehrsanbindung auf deutscher Seite. Die Landesplanungsbehörde hat das Dialogforum über alle wichtigen Verfahrensschritte informiert. Eine gemeinsame Stellungnahme des Dialogforums wurde allerdings nicht in das Verfahren eingebracht.

C. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens

Die Landesplanungsbehörde hat die Auswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der von den Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit vorgelegten Stellungnahmen und der von der Vorhabenträgerin eingereichten Unterlagen ermittelt, bewertet und abgewogen und mit den Zielen und Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt.

Es ist eine aus raumordnerischer Sicht für den betroffenen Raum mögliche und für die Vorhabenträgerin zumutbare Trassenführung ermittelt worden.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens sieht eine Trassenführung vor, die durch eine weitestgehende Bündelung mit der BAB 1 eine Entlastung der Bäderorte bewirkt, indem Güter- und Personenfernverkehr aus diesen herausgehalten werden. Zudem werden Umfahrungen der Orte Ratekau, Lensahn und Großenbrode auf Maßstabsebene der Raumordnung als raumverträglich festgestellt.

Abweichend von der bisher vorhandenen 75 km langen Bestandsstrecke umfasst die als raumverträglichste Trasse festgestellte Streckenführung ca. 55 km Neubaustrecke.

In der **Anlage 1** ist das Ergebnis der landesplanerischen Abwägung im Maßstab 1 : 25.000 zeichnerisch dargestellt.

Demgegenüber ist die von der Vorhabenträgerin benannte Vorzugstrasse nicht in gleicher Weise raumverträglich. Hinsichtlich des Güterverkehrs und des Personenfernverkehrs ist die Vorzugstrasse der Vorhabenträgerin für die Streckenabschnitte 1A.3 – 1A.4 – 1A.5 im Abschnitt 1 als raumunverträglich anzusehen.

D. Ergebnis der landesplanerischen Gesamtabwägung

Die Landesplanungsbehörde weicht im Ergebnis aus mehreren Gründen von der Vorzugstrasse der Deutschen Bahn ab, die eine Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Bestandstrasse vorsieht.

Aufgabe der Raumordnung entsprechend der Leitvorstellung des § 1 Absatz 2 Raumordnungsgesetzes ist eine nachhaltige Raumentwicklung, bei der der Schutz der Menschen und ihres Lebensumfeldes in den betroffenen Regionen im Einklang mit Ökologie und Ökonomie zu gewährleisten ist.

Bei Anwendung dieser Leitvorstellung war die Landesplanungsbehörde aufgerufen, alle sich aufdrängenden Alternativen im Hinblick auf ihre räumlichen Auswirkungen zu untersuchen. Dementsprechend sind der Vorhabenträgerin zur Ermittlung dieser Auswirkungen alle erforderlichen Untersuchungen aufgegeben worden. Sie ist darüber hinaus aufgefordert worden, zumutbare Trassenalternativen in ihre Überlegungen einzubeziehen. Das entsprach auch den Bekundungen der Beteiligten der Antragskonferenz und den im Rahmen der Einbeziehung der Öffentlichkeit geäußerten Meinungen.

Aufgabe der Landesplanungsbehörde war es sodann, auf der Basis der von der Vorhabenträgerin eingebrachten Trassenalternativen diejenige Trasse zu ermitteln, die in Ansehung der Leitvorstellung die beste Alternative darstellt und sich zugleich als raumverträglich erweist.

Bei Realisierung des Ausbaus der Bestandstrasse wäre den Menschen des betroffenen Raumes, insbesondere im Bereich der Bäderorte, ein Vielfaches dessen zugemutet worden, was durch den Bestand und die über viele Jahre tatsächlich gegebene

verkehrliche Nutzung an Einwirkungen auf den Raum vorhanden war. Unabhängig von den rechtlich möglichen eisenbahnrechtlichen Optionen zur Nutzung der Bestandsstrecke würde der ausschließliche Ausbau der Bestandsstrasse aus der Sicht der Landesplanung daher eine in letzter Konsequenz überproportionale Beanspruchung des Raumes (v.a durch Lärm, Schall, Erschütterungen) bedeuten, die sich nachhaltig negativ auf die künftige Entwicklung der Region ausgewirkt hätte. Insbesondere wurden zum Schutze der Belange der dort wohnenden Menschen Lösungen für die Schienentrassen gesucht, die nicht direkt durch die Ortslagen führen, sondern möglichst die Ortslagen umfahren und hierdurch insbesondere die Lärmproblematik entscheidend minimieren.

Die Landesplanung hält es deshalb für erforderlich, die Bestandsstrasse im Bereich der Bäderorte auf der Grundlage der hierfür bestehenden rechtlichen Verfahren möglichst bald stillzulegen, und die künftige Streckenführung nach Skandinavien zweifelsfrei räumlich zu konzentrieren.

Im Rahmen des Verfahrens wurde auch eine weitere Streckenführung, die sogenannte „2+1“-Variante, vorgeschlagen, durch die eine Entflechtung von Güter- und Personenfernverkehr einerseits und Beibehaltung der Bestandsstrasse für den Nahverkehr, insbesondere im Bereich der Bäderorte, andererseits erreicht werden sollte. Nach Auffassung der Vorhabenträgerin wäre die Realisierung einer solchen Variante aber auf eine rechtlich nicht abgesicherte und nicht zu finanzierende „Dreigleisigkeit“ hinausgelaufen. Sie hat die Einbeziehung der „2+1“-Variante insofern ausdrücklich abgelehnt. Die Landesplanungsbehörde kann im Ergebnis die Einbeziehung solcher Trassenalternativen nicht verlangen, die sich räumlich nicht aufdrängen oder die von der Vorhabenträgerin ausdrücklich abgelehnt werden, weil sie nicht mit dem von ihr verfolgten Planungsziel kompatibel sind.

Dennoch hat die Landesplanungsbehörde die „2+1“-Variante in diesem Verfahren als Exkurs geprüft. Ob sie sich aus Sicht der Landesplanung „aufgedrängt“ hätte, kann im Ergebnis dahinstehen. Jedenfalls würde eine Realisierung der „2+1“-Variante nicht in dem erforderlichen räumlich zwingenden Maße eine künftige Belastung des Raumes im Bereich der Bäderorte ausschließen, da bei einer weiterhin bestehenden Strecke schon aus Gründen des Eisenbahnrechts eine Ertüchtigung mit Elektrifizierung nicht per se ausgeschlossen werden kann. Das kann vielmehr nur durch eine Streckenstilllegung erreicht werden. Insofern war die „2+1“-Variante nicht geeignet, den raumordnerischen Konflikt entscheidend aufzulösen.

Das vorliegende Ergebnis stellt daher eine raumverträgliche Lösung dar, die einerseits die staatsvertraglichen Verpflichtungen umsetzt, andererseits die Belastungen des Raumes, die unzweifelhaft eintreten, so verteilt, dass insgesamt ein räumlich verträglicher Interessenausgleich möglich ist.

Das gilt nicht nur für die Bäderorte. Auch bei anderen räumlich konfliktträchtigen Streckenabschnitten ist durch Unter- und Quervergleiche die Basis dafür geschaffen worden, eine raumverträgliche Trassenführung zu ermöglichen.

So werden mit den raumordnungsrechtlich ermittelten Umfahrungen von Ratekau, Lensahn und Großenbrode bewusst weitere räumliche Optimierungen vorgenommen, die zum Teil allerdings auf der Maßstabsebene der nachfolgenden Planfeststellung weiter geprüft werden müssen, damit bestehende Risiken für besonders geschützte Arten und Lebensräume im Detail weiter ausgeschlossen oder ausreichend minimiert werden können.

Natürlich bleibt kein Linienbauwerk dieser Größenordnung ohne Auswirkungen. Es wird Zerschneidungseffekte für landwirtschaftliche Flächen geben, deren Inanspruchnahme im Planfeststellungsverfahren geprüft, gebilligt und gegebenenfalls entschädigt werden muss.

Weiterhin werden verkehrliche Auffanglösungen in Form von Zubringerkonzepten nötig sein, um die partiell mit einer Stilllegung von Strecken einhergehende Problematik der schlechteren schienengebundenen Erreichbarkeit zu kompensieren.

Die Landesplanungsbehörde hat zur Absicherung ihrer landesplanerischen Entscheidung Maßgaben und Hinweise ausgesprochen, durch die viele der im Verfahren vorgetragene Bedenken aufgefangen werden. Diese Maßgaben und Hinweise müssen auf der Ebene der Planfeststellung abgearbeitet werden.

Im Rahmen der Einbeziehung der Öffentlichkeit wurden von vielen Bürgerinnen und Bürgern individuelle Betroffenheiten und befürchtete negative Konsequenzen oder Nachteile geschildert. Im Rahmen der Abwägung auf der überörtlichen Maßstabsebene der Raumordnung sind die in diesen Einwendungen geschilderten Auswirkungen aggregiert nach raumrelevanten Belangen geprüft worden. Sie waren also als für den Raum relevante, zusammengefasste Belange der Bevölkerung ausdrücklich Gegenstand der Abwägung. Dennoch ist es in einem Raumordnungsverfahren nicht möglich und auch rechtlich nicht zulässig, über Belange Einzelner zu entscheiden. Dies ist ausschließlich dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Allerdings hat die außergewöhnlich engagierte Beteiligung der Öffentlichkeit und die Vielzahl der Stellungnahmen einen großen Beitrag zu einer umfassenden Aufarbeitung aller raumrelevanten Aspekte geleistet, ohne den diese dezidierte und umfassende räumliche Bewertung in diesem Verfahren so nicht möglich gewesen wäre.

Mit der schlussendlich in diesem Raumordnungsverfahren ermittelten Trasse wird in einer räumlichen Gesamtbetrachtung – im Rahmen der in dem Verfahren möglichen Dichte auf der Ebene der überörtlichen Planung - dem in der Leitvorstellung verankerten Gedanken einer nachhaltigen raumverträglichen Entwicklung Rechnung getragen.

E. FAQ zum Raumordnungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung

I. Welche Gründe haben dazu geführt, für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ein Raumordnungsverfahren durchzuführen?

Maßgeblich für die Entscheidung zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens war, dass im Wege dieses Verfahrens die Übereinstimmung des Vorhabens mit den zahlreichen im Raum konfligierenden Nutzungsansprüchen und Belangen, vor allem aber mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung überprüft werden sollten. Zudem betrifft das Vorhaben einen aus ökologischer Sicht sehr sensiblen Raum.

II. Wie wurde die Öffentlichkeit beteiligt?

Mit der Entscheidung, ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, war zugleich die Absicht verbunden, einer breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit zu bieten, sich vor dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren in das Verfahren einzubringen.

So hatten bereits nach der Antragskonferenz im Juni 2010, auf der das Vorhaben der Öffentlichkeit vorgestellt worden ist, die Träger öffentlicher Belange Gelegenheit, zu den Anforderungen an die Antragsunterlagen Stellung zu nehmen.

Die Landesplanungsbehörde hat dann nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen die Anforderungen an die von der Vorhabenträgerin der Landesplanungsbehörde vorzulegenden Unterlagen für das Raumordnungsverfahren in dem Festlegungsprotokoll vom 11. November 2010 festgelegt.

Die eingereichten Antragsunterlagen für das Verfahren lagen dann vom 11. Februar bis 11. März 2013 öffentlich aus und bis zum 25. März 2013 bestand für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, zum Verfahren Stellung zu nehmen. Hierfür stand auch ein Online-Portal zur Verfügung. Dadurch bestand die Möglichkeit, raumbedeutsame Bedenken wie zum Beispiel Auswirkungen auf den Tourismus oder die Umwelt oder die Frage des Lärmschutzes bereits im Vorwege des Planfeststellungsverfahrens vorzubringen.

Die Antragsunterlagen sind auch weiterhin über das Online-Portal <http://www.schleswig-holstein.de/raumordnungsverfahren> einzusehen.

Im Beteiligungsverfahren sind etwa 8300 Stellungnahmen bei der Landesplanungsbehörde eingegangen. Die Stellungnahmen sind abschnitts- und ortsbezogen verschiedenen umwelt- und raumordnungsrelevanten fachlichen Themen zugeordnet worden. Die fachliche Auswertung der Einwendungen erfolgte im Zuge der Prüfung dieser Themen. In aggregierter Form sind damit alle Stellungnahmen in die Abwägung eingeflossen.

III. Was spricht für die gewählte Streckenführung, was waren die Alternativen?

Die gewählte Streckenführung stellt aus Sicht der Landesplanungsbehörde ein Ergebnis dar, das im Rahmen der Prüfung der von der Vorhabenträgerin als Alternativen in das Verfahren eingebrachten Trassen die meisten Vorteile für die Region und die darin lebende Bevölkerung vereint.

Durch die bereits im Raumordnungsverfahren eingeleitete frühe Öffentlichkeitsbeteiligung konnte ein Ergebnis im Dialog mit allen Beteiligten erarbeitet werden. Alle relevanten Belange wurden ermittelt.

Dabei war es eines der wesentlichen Anliegen, negative Auswirkungen für die Menschen vor Ort auch unter Beachtung der weiteren landesplanerischen Aspekte möglichst gering zu halten.

Bei Realisierung des Ausbaus der Bestandstrasse (Vorschlag der Vorhabenträgerin) wäre den Menschen des betroffenen Raumes, insbesondere im Bereich der Bäderorte, ein Vielfaches dessen zugemutet worden, was durch den Bestand und die über viele Jahre tatsächlich gegebene verkehrliche Nutzung an Einwirkungen auf den Raum vorhanden war. Unabhängig von den rechtlich möglichen eisenbahnrechtlichen Optionen zur Nutzung der Bestandsstrecke bedeutet der uneingeschränkte Bestandsausbau aus der Sicht der Landesplanung eine in letzter Konsequenz überproportionale Beanspruchung, die sich nachhaltig negativ auf die künftige Entwicklung des Raumes ausgewirkt hätte.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gewährleistet, dass die Bestandsstrecke im Abschnitt 1 möglichst vom Güterverkehr freigehalten wird. Insbesondere die Bäderorte sollen vom Güterverkehr freigehalten werden.

Der landesplanerische Abschluss sieht im Ergebnis zudem Umfahrungslösungen für die Orte Ratekau, Lensahn und Großenbrode vor. Die Umfahrungen von Ratekau und Lensahn stehen allerdings unter dem Vorbehalt einer weitergehenden artenschutzrechtlichen Überprüfung im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren.

IV. Warum wurde die 2+1 Variante (zweigleisiger Neubau einer bäderfernen Trasse für den Fern- und Güterverkehr und Erhalt der bestehenden Strecke für den Schienenpersonennahverkehr) verworfen?

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auch eine weitere Kompromisslösung, die sogenannte „2+1“-Variante, vorgeschlagen, durch die eine Entflechtung von Güter- und Personenfernverkehr einerseits und Beibehaltung der Bestandstrasse für den Nahverkehr, insbesondere im Bereich der Bäderorte, andererseits erreicht werden sollte.

Die Landesplanungsbehörde kann im Ergebnis die Einbeziehung solcher Trassenalternativen nicht verlangen, die sich räumlich nicht aufdrängen oder die von der Vor-

habenträgerin ausdrücklich abgelehnt werden, weil sie nicht mit dem von ihr verfolgten Planungsziel kompatibel sind.

Nach Auffassung der Deutschen Bahn wäre die Realisierung einer solchen Variante auf eine rechtlich nicht abgesicherte und nicht zu finanzierende „Dreigleisigkeit“ hinausgelaufen. Dennoch hat die Vorhabenträgerin eine Analyse des Konzepts „2+1“ mit zwei Lösungsansätzen durchgeführt und der Landesplanungsbehörde zur Verfügung gestellt.

Die Landesplanungsbehörde hat diese Untersuchungen als Exkurs geprüft. Ob sie sich aus Sicht der Landesplanung „aufgedrängt“ hätte, kann im Ergebnis dahinstehen. Jedenfalls würde eine Realisierung der „2+1“-Variante nicht in dem erforderlichen räumlich zwingenden Maße eine künftige Belastung des Raumes im Bereich der Bäderorte ausschließen, da bei einer bestehenden Strecke schon aus Gründen des Eisenbahnrechts eine Ertüchtigung mit Elektrifizierung nicht per se ausgeschlossen werden kann. Dies hätte insbesondere auch eine Befahrung der Strecke durch die Bäderorte mit Güterverkehr bedeutet. Dies kann nur durch eine Streckenstilllegung der Ortsdurchfahrten verhindert werden. Insofern war die Analyse der „2+1“-Varianten nicht geeignet, den raumordnerischen Konflikt entscheidend aufzulösen.

V. Welche Konflikte drohen durch die gewählte Streckenführung?

Es ist fester Wille der Landesregierung, sich für die weitere Umsetzung der raumverträglichsten Trasse mit allen dargestellten Umfahrungslösungen einzusetzen. Natürlich kann dabei kein Linienbauwerk dieser Größenordnung ohne Auswirkungen bleiben.

Insbesondere mit Blick auf den Artenschutz sind für die Umfahrungen der Orte Ratekau und Lensahn weitere Untersuchungen im Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Auch wird es Zerschneidungseffekte für landwirtschaftliche Flächen geben, deren Inanspruchnahme im Planfeststellungsverfahren geprüft, gebilligt und gegebenenfalls entschädigt werden muss.

Weiterhin werden verkehrliche Auffanglösungen in Form von Zubringerkonzepten nötig sein, um die partiell mit einer Stilllegung von Strecken einhergehende Problematik einer schlechteren schienengebundenen Erreichbarkeit zu kompensieren. Die Landesregierung sichert ihre Unterstützung bei der Erarbeitung entsprechender Nahverkehrskonzepte zu.

VI. Wer trägt auf deutscher Seite die anfallenden Kosten für die Trassenführung?

Der Bund ist gemäß Art 5 Absatz 2 des deutsch-dänischen Staatsvertrags für die Finanzierung der deutschen Anbindung an die Querung zuständig.

VII. Warum hat sich der Abschluss des Raumordnungsverfahrens verzögert?

Bei dem am 9. Januar 2013 durch die Landesplanungsbehörde eröffneten Raumordnungsverfahrens für die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung handelt es sich nicht um ein übliches Verfahren zu einer überschaubaren Standortentscheidung.

Vielmehr musste hier mit dem Ziel, eine raumverträgliche Trasse zu finden, die einerseits eine verträgliche Lösung für die Region darstellt, andererseits aber auch rechtlich im Planfeststellungsverfahren durchsteht, ein sehr großräumiger Raumabschnitt Schleswig-Holsteins in den genaueren Betrachtungsbereich einer Vielzahl von abwägungsrelevanten Kriterien und technischen Aspekten genommen werden. Hierfür hat sich die Landesplanungsbehörde mit Unterstützung aller betroffenen Ressorts der Landesregierung im Hinblick auf den Umfang des Vorhabens und seiner Auswirkung ausdrücklich die erforderliche Zeit genommen.

Im Rahmen eines umfangreichen Beteiligungsverfahrens sind ca. 8.300 Stellungnahmen eingegangen, darunter größtenteils Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie von

- 105 Trägern öffentlicher Belange,
- 27 Gemeinden, Städten bzw. Kreisen,
- 15 überregionalen Behörden und Ministerien und
- 63 Verbänden und Bürgerinitiativen.

Der Umfang der eingegangenen Stellungnahmen übersteigt in hohem Maße den Umfang der Beteiligung vorangegangener Verfahren. Zudem wurden neben der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Raumverträglichkeitsprüfung insgesamt 14 Gutachten erstellt.

Die Landesplanungsbehörde hat für die inhaltliche Auseinandersetzung mit der Vielzahl der Stellungnahmen und die umfassende Abwägung aller Belange sowie im Hinblick auf den Umfang des Vorhabens und seiner Auswirkung den beanspruchten Zeitrahmen benötigt, um mit Unterstützung aller betroffenen Ressorts der Landesregierung eine für die Menschen in der betreffenden Region raumverträgliche Trasse zu ermitteln, die auch mit Blick auf das nachfolgende Planfeststellungsverfahren rechtssicher ist. Dabei war bei einem Vorhaben solcher Dimension ein hohes Maß an Gründlichkeit unverzichtbar und hatte Priorität vor Schnelligkeit.

Zudem sind Zeiträume wie in diesem Fall bei Raumordnungsverfahren für große Infrastrukturmaßnahmen nicht unüblich.

VIII. Welche Wirkung hat der Abschluss des Raumordnungsverfahrens? Wie geht es weiter?

Der Abschluss des Raumordnungsverfahrens, die landesplanerische Feststellung, hat behördenverbindlichen Charakter und keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber der Vorhabenträgerin oder Privaten. Die Beurteilung ist damit in den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren, also im konkreten Fall dem Planfeststellungsverfahren, von den beteiligten Behörden zu berücksichtigen und von ihr kann nur bei ausreichender Begründung abgewichen werden.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens kann mit rechtlichen Mitteln nicht angefochten werden. Die von ihm beurteilten raumordnerischen Belange sind auch Teil der Beurteilung im Planfeststellungsverfahren, das sich dem Raumordnungsverfahren anschließt und auf Antrag der Vorhabenträgerin durchgeführt wird.

Anhörungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein. Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt.

Die Landesplanungsbehörde sieht die als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens festgestellte Trassenführung als die raumverträglichste Trassenführung für die Region an. Die Trassenführung sollte daher Gegenstand des anschließenden Planfeststellungsverfahrens werden. Hierüber entscheidet jedoch die Vorhabenträgerin im Rahmen ihrer Antragstellung.

IX. Wann steht der genaue Verlauf der Trasse fest? Wann können Individualrechte geltend gemacht werden?

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist eine raumordnerische Beurteilung. Eine Aussage über den endgültigen Verlauf der Trassenführung kann auch nach Abschluss des Verfahrens nicht getroffen werden, da auf der Maßstabsebene der Raumordnung keine parzellenscharfe Abgrenzung der Trassenverläufe vorgenommen wird. Somit kann das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens keine Aussage treffen, aus der Individualrechte abgeleitet werden können. Die Klärung individueller Rechte und der abschließende rechtsverbindliche genaue Verlauf der Trasse bleiben ausschließlich dem sich an das Raumordnungsverfahren anschließende Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Hier sind auch die von der Trasse ausgehenden Emissionen entsprechend der Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu prüfen und durch aktive Maßnahmen abzumildern.

Artenschutzrechtliche Konflikte bei den Umfahrungslösungen sind im Planfeststellungsverfahren zu lösen. Die Trasse ist so zu planen, dass Eingriffe in die Natur und das Landschaftsbild so gering wie möglich gehalten werden. Im Rahmen einer Trassenoptimierung im Planfeststellungsverfahren sind bauliche und gestalterische Maßnahmen zu prüfen, die einen größtmöglichen Abstand zu Siedlungsbereichen gewäh-

ren, das Landschaftsbild schonen, den Naturschutz gewährleisten, die Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Flächen minimieren, den Wasserschutz gewährleisten, die Flächenversiegelung so gering wie möglich halten und das vorhandene Wegenetz möglichst erhalten.

X. Auf welchem Weg kann das Abschlussdokument eingesehen werden? Wo erhalte ich Informationen?

Nach Kenntnisnahme des landesplanerischen Abschlusses durch die Landesregierung am 06. Mai 2014 erfolgt unmittelbar die Veröffentlichung des landesplanerischen Abschlusses im Internet (Landesportal).

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird beim Kreis Ostholstein und in den betroffenen Ämtern und Gemeinden für die Dauer eines Monats ausliegen. Ort und Zeit der Auslegung werden zuvor örtlich bekannt gemacht.

Es wird eine Presseinformation geben, so dass die Bürgerinnen und Bürger zeitnah über die landesplanerischen Ergebnisse informiert werden.