

Anbindung - FBQ aktuell

Nr. 1 | September 2013

Editorial



Sehr geehrte
Leserinnen
und Leser,

mittlerweile ist das das Raumordnungsverfahren in vollem Gange. Etwa 8300 Stellungnahmen sind eingegangen und werden derzeit von der Landesplanungsbehörde ausgewertet. Vielfach kam die Forderung, die Bahn möge das vom Kreis Ostholstein vorgelegte ‚Konzept 21‘ nachträglich auch noch untersuchen. Dieser Bitte sind wir nun nachgekommen und haben unsere Analyse Ende Juli der Behörde übergeben. Informieren Sie sich in dieser Ausgabe des Newsletters über die Hintergründe und Ergebnisse. Außerdem verschaffen wir Ihnen einen Überblick auf die bisherigen Zeitablauf und die jeweils beteiligten Akteure.

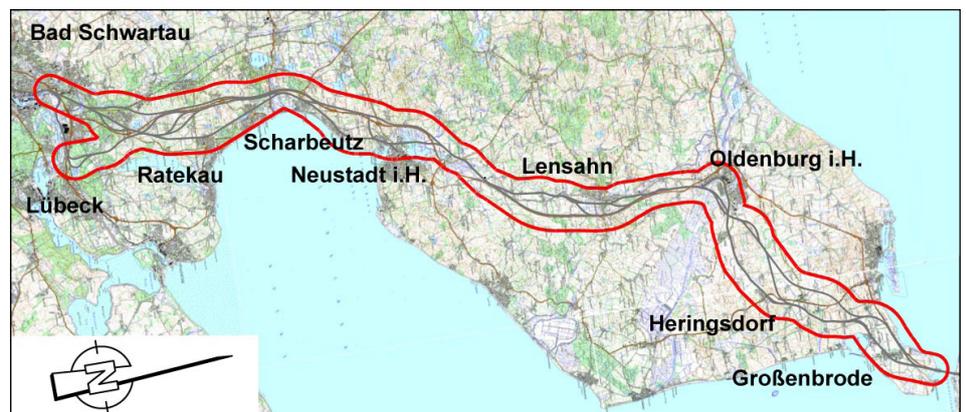
Da die gesetzlichen Rahmenbedingungen bei diesem Raumordnungsverfahren von besonderer Bedeutung und Schwere sind, zeigen wir Ihnen einige Grundsätze auf, die bei der Methodik zur Ermittlung und Bewertung der Trassenvarianten zu Grunde liegen.

Zusätzliche Informationen und die Ergebnisse der Analyse „2+1 Varianten“ finden Sie wie immer im Internet: www.deutschebahn.com/fbq

Projektleiter
DB ProjektBau GmbH

Informationen über die Schienenanbindung

Raumordnungsverfahren (ROV) für die Schienenanbindung – Was bedeutet das?



Der Untersuchungsraum für das Raumordnungsverfahren.

Das Land Schleswig-Holstein hat im Mai 2010 entschieden, für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ein Raumordnungsverfahren (ROV) einzuleiten. Diese Entscheidung fiel, obwohl die Eisenbahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden vorhanden und in Betrieb ist.

Der Grund dafür liegt in den Bestimmungen, wann ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden soll:

- beim Neubau einer Autobahn, eines Flugplatzes oder einer Eisenbahnstrecke
- bei einer wesentlichen Trassenänderung einer Eisenbahnstrecke

Letzteres ist bei der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung der Fall. In dem Verfahren wird überprüft, inwieweit das konkrete Vorhaben mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt.

Darüber hinaus werden die raumbedeutsamen Auswirkungen unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft.

Zugleich werden im Rahmen einer raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens untersucht.

Die gesetzlichen Grundlagen bilden das Raumordnungsgesetz und das Landesplanungsgesetz.

Antragskonferenz – Festlegen der Rahmenbedingungen

Im Vorfeld des eigentlichen Raumordnungsverfahrens hat im Juni 2010 die Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein eine Antragskonferenz durchgeführt.

Darin wurde unter Beteiligung des Kreises Ostholstein, der vom Vorhaben betroffenen Gemeinden und weiteren „Trägern öffentlicher Belange“ (TöB) der Untersuchungsrahmen und -umfang für alle verbindlich festgelegt.

So ist auf dieser Konferenz konkret erörtert worden, welche Untersuchungen für das ROV erforderlich sind.

Das Festlegungsprotokoll

Im November 2010 wurde der DB in dem Festlegungsprotokoll zu der Antragskonferenz mitgeteilt, welche Untersuchungen erstellt werden müssen. Neben den grundsätzlichen Bestandteilen wie der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) wurden unter anderem folgende zusätzliche Sondergutachten aufgegeben:

- Gutachten zur verkehrlichen Erschließung Anliegergemeinden
- Sonderuntersuchung Artenschutz
- Natura 2000 - Untersuchung
- Wildbiologische Untersuchungen
- Sonderuntersuchung Agrarstruktur
- Aussagen zum Verkehr
- Hydrogeologisches Gutachten

- Schall-,Luftschadstoff- und erschütterungstechnische Untersuchungen
- Sonderuntersuchung Auswirkungen auf die gemeindlichen Entwicklung
- Sonderuntersuchung Prüfung möglicher positiver und negativer Wirkungen auf die touristischen Belange im Kreis Ostholstein

Es wird überprüft, inwieweit das konkrete Vorhaben mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt.

Darüber hinaus wurden durch die „Träger öffentlicher Belange“ (TöB) diverse zusätzliche Trassenvarianten eingebracht, die durch die Deutsche Bahn zu untersuchen waren.

Diese sind:

- Varianten A/E (Umfahrungen der Ostseebäder östlich/westlich der Autobahn)
- Variante X (diverse Ortsumfahrungen in Ostholstein)

Hinweis:

Auf der Antragskonferenz wurden die „2+1-Varianten“ sowie eine Variante „Westumfahrung Oldenburg“ von den „Trägern öffentlicher Belange“ (TöB) nicht eingebracht. Auch die Landesplanungsbehörde hat diesen Varianten nicht als zu untersuchende Varianten bestimmt.

BMVBS (Verkehrsministerium)										
DB AG	BMVBS erteilt Auftrag an DB			DB erstellt Unterlage zur Antragskonferenz				DB erarbeitet Unterlagen zum ROV		
Landesplanungsbehörde		DB stellt die Trassenvarianten der Landesplanungsbehörde vor	Landesplanungsbehörde stellt fest: ROV ist durchzuführen ist durchzuführen		Einladung Antragskonferenz		Protokoll der Antragskonferenz		Landesplanungsbehörde prüft die Vollständigkeit der Unterlagen	Eröffnung ROV
Ministerien					inkl. Antragskonferenz					
Träger öffentlicher Belange (TöB)						Anmerkungen Erweiterungen, Ergänzung zur Antragskonferenz				
Gemeinden										
Kreise										
Private										
Zeitablauf		Feb. 2010	Mai 2010		Jun 2010		Nov. 2010	bis Jul 2012		bis Jan. 2013

Weiterer Rahmen für die Vorhabenträgerin – Gewichtung der Schutzgüter vorgegeben

Die Aufgabe der Deutschen Bahn als Vorhabenträgerin bestand nun darin, die nach dem Festlegungsprotokoll verbindlich festgelegten Trassenvarianten hinsichtlich ihrer raumbedeutsamen Auswirkungen zu prüfen. Die Kriterien dafür sind gesetzlich geregelt. Zwingend zu berücksichtigen waren die Vorgaben aus dem:

- Raumordnungsgesetz (ROG)
- Landesplanungsgesetz (LaPlanG) des Landes Schleswig-Holstein
- Landesentwicklungsplan (LEP) 2010
- Regionalplan II .

Die Deutsche Bahn muss sich bei der Prüfung an bestimmte Vorgaben halten.

Sie ergeben sich aus den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, in denen die Gewichtungen für die Bewertung von (raumstrukturell und raumfunktionell) bedeutsamen Schutzgütern bestimmt sind.

Eine willkürliche Gewichtung bzw. Abwägung der raumordnerischen Belange ist danach nicht zulässig.

Im Juli 2012 hat die Deutsche Bahn die Unterlagen zum Raumordnungsverfahren an die Landesplanungsbehörden übergeben und hat damit die ihr gestellte Aufgabe erfüllt.

Die Vorzugsvariante der DB – Ausbau der Bestandstrasse

Die Auswertung aller Gutachten und Untersuchungen aller 628 möglichen Variantenkombinationen ergab eine Vorzugsvariante: Der Ausbau der Bestandstrasse. Er verwirklicht die unterschiedlichen Ansprüche an die neue Trasse am besten. Diese Empfehlung geht aus den im Juli 2012 die Landesplanungsbehörde übergebenen Unterlagen hervor.

Die Landesplanungsbehörde erklärte im Januar 2013 die Unterlagen der Deutschen Bahn für vollständig und leitete damit das Raumordnungsverfahren ein.

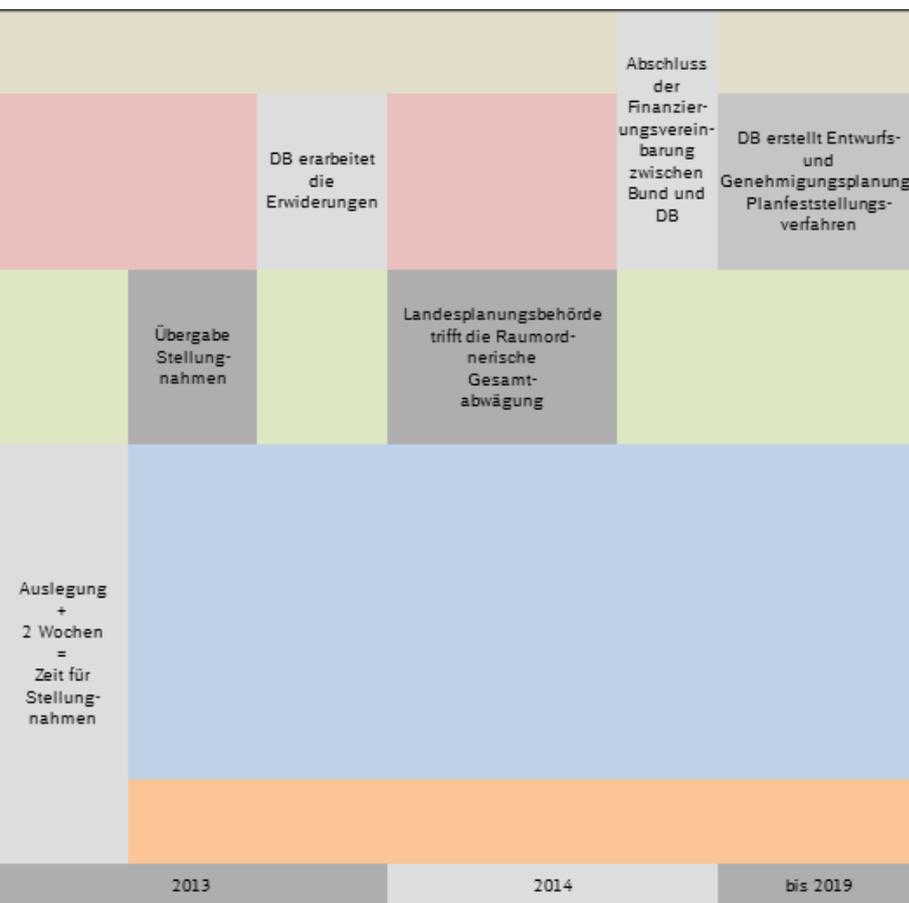
Bekanntgabe der Ergebnisse in der Öffentlichkeit – Auslage/Roadshow

In der nächsten Phase wurden die Gutachten und Untersuchungen zum ROV öffentlich ausgelegt. Sie waren - und sind noch - im Internet einzusehen. Vom 11. Februar bis zum 25. März 2013 lief die Frist, in der die Bürger und die „Träger öffentlicher Belange“ (TÖB) schriftliche Stellungnahmen und Einwände bei der Landesplanungsbehörde und den Gemeinden abgeben konnten.

Erstmals bei einem großen Infrastrukturprojekt der Deutschen Bahn war dies auch auf einer Online-Plattform der Landesplanungsbehörde möglich. Während die Frist lief, stellte das Projektteam der Deutschen Bahn die Ergebnisse in acht Orten in Ostholstein vor und diskutierte sie mit den Bürgern.

Zu den Gutachten und Untersuchungen sind mehr als 8.300 Stellungnahmen eingegangen.

Diese werden derzeit von der Landesplanungsbehörde ausgewertet.



Neue Forderungen – Die Analyse des ‚Konzeptes 21‘

In einigen Stellungnahmen zu den von der Deutschen Bahn vorgelegten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren (ROV) und in der politischen Diskussion wurde die zusätzliche Betrachtung von „2+1-Varianten“ gefordert. Zu Grunde liegt das ‚Konzept 21‘ des Kreises Ostholstein.

Dieses Konzept soll insbesondere die Entlastung der touristisch geprägten Ostseebäder an der Lübecker Bucht berücksichtigen, in denen negative Auswirkungen des Schienenverkehrs-lärms befürchtet werden. Es umfasst den Erhalt der eingleisigen Bestandsstrecke - ausschließlich für Personennahverkehr. Zusätzlich, ohne den genauen Trassenverlauf vorzugeben, sieht es den Neubau einer zweigleisigen, elektrifizierten Strecke für Güter- und Personenfernverkehr vor.

Obwohl das ‚Konzept 21‘ nicht Bestandteil des verbindlich abschließenden Festlegungsprotokolls vom November 2010 und damit keine zu untersuchende Variante war, hat sich die Deutsche Bahn bereit erklärt, seine Auswirkungen zu analysieren. **Ohne jedoch damit eine zusätzliche Variante formell in das Raumordnungsverfahren (ROV) einzubringen.** Die umfassende Analyse wurde nach Abschluss der Untersuchungen Ende Juli 2013 der Landesplanungsbehörde Schleswig-Holstein zur Verfügung gestellt. Diese Unterlage ist ebenso im Internet einsehbar.

Ergebnisse der Analyse des ‚Konzeptes 21‘ durch die DB

Basis der Untersuchung der „2+1-Varianten“ bilden die bereits für den festgelegten Untersuchungsraum des Raumordnungsverfahren (ROV) erstellten Untersuchungen und Gutachten. Die Deutsche Bahn nutzt dabei die vorliegenden Datengrundlagen aus den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren (ROV) und orientiert sich an dem vom Kreis Ostholstein erstellten ‚Konzept 21‘.

Bei der Analyse müssen alle Schutzgüter* nach UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) betrachtet werden.

Eine Fokussierung auf nur ein Schutzgut widerspräche den Vorgaben des UVPG und den Forderungen aus dem Festlegungsprotokoll der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren.

In der Bewertung der Raumverträglichkeitsuntersuchung sowie der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wird zudem kein Kriterium „Kosten“ aufgeführt.

In der Analyse, die seit Anfang August öffentlich ist, werden die Auswirkungen des ‚Konzeptes 21‘ beschrieben. Die entscheidenden Feststellungen:

- **Schutzgüter***: Bei Betrachtung der Schutzgüter und sonstiger Sachgüter nach UVPG ist die Vorzugsvariante der Deutschen Bahn als vorteilhaft gegenüber den „2+1 Varianten“ einzustufen.
- **Raumordnung**: Die Gegenüberstellung nach raumordnerischen Maßgaben und in Anlehnung an die Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) mit deren raumordnerischen Belangen** ergibt insgesamt betrachtet einen Vorteil der Vorzugsvariante.
- **NATURA-2000**: In Bezug auf die Betroffenheit von NATURA 2000-Gebieten ist die Vorzugsvariante im Vergleich zu den „2+1 Varianten“ als deutlich vorteilhafter zu bewerten.
- **Artenschutz**: Aus artenschutzrechtlicher Sicht ist die Vorzugsvariante mit deutlich weniger Konfliktrisiken verbunden als die „2+1 Varianten“.

* **Schutzgüter**: Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit; Tiere und biologische Vielfalt; Pflanzen; Boden; Wasser; Klima; Luft; Landschaft; Kultur- und sonstige Sachgüter

** **Raumordnerische Belange**: Ordnungsräume, Zentrale Orte, Siedlungsachsen, Ländliche Räume, Tourismus und Erholung, Wirtschaft, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, ÖPNV, Schienenverkehr, Straßenverkehr, Radverkehr, Schifffahrt und Häfen, Hochwasser und Küstenschutz, Bildungseinrichtungen, Windenergie

Impressum

Herausgeber

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Nord
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

Anbindung-fbq@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/fbq

Grafiken: DB ProjektBau GmbH



Dieses Projekt wird kofinanziert von der Europäischen Union
Transeuropäische Netze Verkehr

Abschluss ROV – Ergebnis offen

Das Raumordnungsverfahren (ROV) wird mit der darin eingeschlossenen raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung durch die „Raumordnerische Beurteilung“ der Landesplanungsbehörde abgeschlossen, die nicht vor Anfang 2014 zu erwarten ist.

Dabei kann die zuständige Behörde zu dem Ergebnis kommen, dass das Vorhaben raumverträglich ist, nicht raumverträglich ist

oder aber unter bestimmten Maßgaben raumverträglich ist.

Die raumordnerische Beurteilung hat keine unmittelbare Rechtswirkung und ersetzt nicht die erforderliche Planfeststellung.

Sie hat den Rang eines Gutachtens und muss im späteren Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.