

## **Stellungnahme ROV Schienenhinterlandanbindung Gemeinde Großenbrode/ Ostseeheilbad Großenbrode**

### **I. Kurzbeschreibung der Gemeinde**

Großenbrode liegt an der äußersten Spitze der Lübecker Bucht auf der wagrischen Halbinsel. Diese Halbinsel hat eine Breite von etwa 2 bis 3 Kilometern, die Küstenlänge beträgt rund 15 km.

Der Gemeinde ist seit dem Fortgang der internationalen Fährverbindung von Großenbrode nach Gedser in Dänemark (1951 bis 1963) touristisch geprägt. Im Jahre 1966 wurde Großenbrode als Ostseebad anerkannt, seit 1986 ist Großenbrode Ostseeheilbad. Die umfangreichen und aufwändigen Voraussetzungen dieses Status werden bis heute erfüllt. In der Zeit vom 17.07.2009 bis zum 16.07.2010 wurden die lufthygienischen Gegebenheiten (einschließlich Staubbelastung) erneut gemessen. Die Vorgaben der Anforderungen an ein Ostseeheilbad werden nach wie vor erfüllt (siehe auch unter „Status Ostseeheilbad“ dieser Stellungnahmen).

In der Gemeinde Großenbrode leben knapp 2.200 Menschen mit Hauptwohnsitz, daneben gibt es rund die gleiche Zahl an Zweitwohnungsinhabern/innen.

Der Tourismus dominiert also in der Wirtschaftsstruktur der Gemeinde. Wie bereits ausgeführt, ist Großenbrode seit 1987 Ostseeheilbad. Mit umfangreichen Investitionen im Bereich des Kurbetriebes wird dieser Wirtschaftszweig mit allen Kräften der Gemeinde unterstützt. Die Entwicklung des Bereiches „Am Kai“ mit den bisherigen Maßnahmen der Gemeinde (Anlegung Buswendeschleife, Anlegung und Erneuerung Promenade, Öffnung der Mole, Anlegung eines Schwellschutzes) und umfangreichen Privatinvestitionen bei den verschiedenen Umnutzungen haben wesentliche neue Impulse für den Tourismus gegeben. Diese sollen mit der beabsichtigten Sanierung der Mole als Küstenschutzeinrichtung, bei gleichzeitiger Schaffung einer attraktiven Promadenverlängerung fortgesetzt werden. Die Planunterlagen hierfür wurden im Jahre 2006 erstellt, wegen fehlender Eigenmittel konnte eine Umsetzung bisher nicht erfolgen.

Nach dem Gutachten „Einflussanalyse Tourismus, Einfluss einer Festen Fehmarnbeltquerung auf Angebot und Nachfrage im Segment Tourismus auf der Insel Fehmarn und in der Gemeinde Großenbrode“ des Büros NIT vom 30.09.2011 im Auftrage des Projektträgers Femern A/S beträgt das tourismusgenerierte Einkommen für diesen Untersuchungsraum 44% und ist somit erheblich.

**siehe bitte Anlage, Kopie aus Einflussanalyse Tourismus, Gutachten NIT vom 30.09.2011 S. 115/353**

In Großenbrode haben aktuell 211 Betriebe ein Gewerbe angemeldet, dieses auf die vielfältigen Betätigungen im Tourismus zurückzuführen. Die Übernachtungszahlen lt. Tabelle 32 auf Seite 115 des Gutachtens (siehe Anlage) einschl. Camping-, Wohnmobilplätze, Sportboothäfen und Verwandtenbesuche sowie in Betrieben unter 8 Betten betragen im Jahre 2009 rund 718.000.

Eine zusätzliche Ausrichtung und ein weiterer Ausbau auf den Tourismus erfolgte durch den Abbau der Bundeswehr seit Beginn der 90er. Großenbrode ist eine der vom Bundeswehrrabbau seit Anfang der 90er Jahre am meisten betroffenen Kommunen im Lande Schleswig Holstein (Erlass des Ministers für Wirtschaft, Technik und Verkehr vom 30.11.1992). Am 23. April 1997 wurde der gesamte Bereich der ehemaligen Marineküstendienstschule von der Gemeinde erworben. Die Finanzierung dieses Kaufs und der damit verbundenen Belastungen ist durch eine zügige Weiterveräußerung der

Geländeteile und der Gebäude erfolgt. Es haben sich wassersportbezogene und touristische Betriebe sowie eine Seniorenpflegeeinrichtung in diesem Bereich angesiedelt. Durch die zügige Veräußerung und Umnutzung der Grundstücke konnte der größte Teil der durch den Truppenabbau verloren gegangenen Arbeitsplätze aufgefangen werden.

Das Gelände des ehem. Fernmeldesektors A (Fehmarnsundkaserne, Standortsportanlage) wurde im Frühjahr 2008 von privaten Investoren erworben. Im Anschluss an die vorhandene Bebauung des Ortes ist im Jahre 2009 ein Neubaugebiet mit 36 Wohneinheiten entstanden. Die übrigen Bereiche sollen touristisch als Ferienhausanlage umgenutzt werden. Die ersten Ferienhäuser wurden im Jahr 2012 auf dem ehemaligen Sportplatzgelände errichtet .

Die Bebauung und die Erschließung des 1. Abschnittes der Restfläche von rund 20.000 qm des vom Bund im Jahre 1996 erworbenen Geländes der ehem. Standortverwaltungsaußenstelle am Kurpark/Südstrand konnte im Frühjahr 2008 beginnen. Die dort entstehende Anlage Strandpark mit 14 Appartementshäusern ist seit 2011 in vollem Bau.

Größter gewerblicher Arbeitgeber in der Gemeinde ist Firma CP Kelco mit rund 150 Beschäftigten. Als weitere größere Arbeitgeber in Großenbrode sind zu nennen, das Kurmittelhaus am Südstrand (ab Saison 2002 mit angrenzendem Appartementgebäude), die Seniorenheime Am Kai und in der Osterstraße, die Kurkliniken Miramar und der Arbeiterwohlfahrt (AWO) sowie die privat geführten Sportboothäfen in der Gemeinde. Zurzeit werden in den sechs Sportboothäfen im Gemeindegebiet (vier gewerbliche, ein Yachtclub und ein gemeindlicher Sportboot- und Kommunalhafen) rund 800 Sportbootliegeplätze angeboten. Vor allem durch die Umnutzung Am Kai haben sich zusätzlich hafenbezogene Betriebe in der Gemeinde angesiedelt. Insgesamt befinden sich in Großenbrode rund 10% der Sportbootliegeplätze im Kreis Ostholstein.

Die anzunehmenden zusätzlichen örtlichen Belastungen durch den Ausbau und durch zunehmenden Schienenverkehr für Großenbrode wurden in der Betroffenheitsanalyse aus dem Jahre 2010 des Kreises OH und der betroffenen Gemeinden bereits umfänglich dargestellt:-Baulärm und zunehmenden, dauerhaften Bahnlärm

-Optische Störung von Landschafts- und Ortsbild

-zunehmende Schließung der Bahnübergänge dadurch

. längere Wartezeiten

. zunehmende Belastung der Luft

. Verschlechterung der Einsatzfähigkeit von Rettungsfahrzeugen

-zunehmende Staubbelastung infolge des zunehmenden Bahnverkehrs

-zunehmende Belastung durch Gefahrguttransporte

-verschlechterte Erreichbarkeit der wesentlichen Tourismuseinrichtungen (z.B.

Kurmittelhaus, Campingplatz, Wohnmobilplätze, Ferienwohnungen und -appartements, Strand und Promenade, Kurheim, Seebrücke, Veranstaltungen) und der Mehrzahl der Sportboothäfen (ca. 800 Liegeplätze) im Ort und in der Region.

Kumulative Auswirkungen infolge des Ausbaus und des zunehmenden Betriebes der B 207 sind für den Bereich Großenbrode zusätzlich zu untersuchen. Dieses gilt auch für die vorhersehbare Stauwirkung und ihre Folgen durch die Beibehaltung der vorhandenen Sundquerung, einschließlich deren zunehmender Sperrungszeiten ab Starkwind. Verkehrszählungen und weitere Untersuchungen des LVS sind dabei heran zu ziehen.

**Planungen in der Gemeinde bzw. Anlagen in Bau, zum weiteren Ausbau des Tourismus:**

Geplanter Neubau Ferienanlage Holiday-Vital-Resort 165 Ferienhäuser mit dazugehöriger Infrastruktur an der Strandstraße in Großenbrode (Vorhabenbezogener B-Plan Nr. 1 der Gemeinde Großenbrode)

Begonnener Neubau Appartementanlagen Strandpark am Südstrand

Planungen zur Umgestaltung der Promenade einschließlich der Anbindung an den Ortsteil Von-Herwarth-Straße bis zur Nachbargemeinde Neukirchen (Campingplätze Sütel)

**II.**

**Stellungnahme der Gemeinde Großenbrode zu den vorgelegten Untersuchungen der Vorhabenträgerin im Rahmen des Raumordnungsverfahrens Schienenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung**

Sofern sich in dieser Stellungnahme Wiederholungen ergeben sollten, sind diese aufgrund des Umfangs der vorgelegten Unterlagen sowie der Befassung der verschiedenen Untersuchungen mit den selben Sachverhalten nicht vermeidbar.

**II.1**

**Abb. 7.3.-4 auf Seite 130 der allgemeinverständlichen Zusammenfassung der Gutachten** zeigt für den Bereich Großenbrode, dass im Planungsabschnitt 4 die Sondergutachten

- Schalltechnische Untersuchung
- Erschütterungsuntersuchung
- Tourismusuntersuchung
- Untersuchung Auswirkung auf die gemeindliche Entwicklung
- Artenschutzuntersuchung

sich sowohl für die Trassenalternative X.10 (Verlegung der Schienentrasse an die B 207) als auch für die Verbindungsalternative X1.2 (Untersuchung gemeindliche Entwicklung, Bericht von Seekamp an die Trassenalternative X.10) aussprechen.

Für die Bestandstrasse sprechen sich in der Abbildung die Sondergutachten

- verkehrliche Erschließung der Gemeinden
- Hydrologisches Gutachten
- Fachbeitrag Archäologische Kulturgüter
- Agraruntersuchung

aus.

Das Tourismusgutachten spricht unter Ziff. 6.2.3 Sonstige Aspekte (Großenbrode auf S. 158, siehe auch S. 133) von der gesamtplanerischen Vorzugsvariante und der Nutzung des bestehenden Haltepunktes.

**Danach wird trotz wesentlicher Vorteile der Trassenvariante X 10 für Großenbrode der Ausbau der Bestandstrasse vorgezogen! Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die Aussage. Die Untersuchungen und Bewertungen führen nach Ansicht der**

**Vorhabenträgerin zu dem Ergebnis, dass die Vorzugsvarianten aus UVS und RVU identisch sind und der Bestandstrasse entsprechen (Seite 825, Band 1).**

**Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die vorgenommene Gesamtbewertung und die Gewichtung der verschiedenen Schutzgüter. Die Gemeinde Großenbrode bezieht sich ergänzend auf die Stellungnahme des Kreises Ostholstein zur Bemängelung des Ergebnisses der Gesamtbewertung, insbesondere auf**

- die fehlerhafte Einbeziehung und Bewertung der Auswirkungen hinsichtlich des von den Planungen ausgehenden Lärms,
- die falsche übergeordnete Gesamtbewertung der Raumverträglichkeit,
- die falsche Bewertung des Tourismus im Rahmen der RVU,
- die falschen Schlussfolgerung hinsichtlich der Vorzugsvariante (Seite 825, Band1).

### **Gesamtbewertung der Schutzgüter (Ziff. 4 RVU und 5 Variantenempfehlungen aus UVS und RVU Band 1 S. 743 ff)**

**Die Untersuchungen und Bewertungen führen nach Ansicht der Vorhabenträgerin zu dem Ergebnis, dass die Vorzugsvarianten aus UVS und RVU identisch sind und der Bestandstrasse entsprechen (Seite 825, Band 1).**

**Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die vorgenommene Gesamtbewertung und die Gewichtung der verschiedenen Schutzgüter und fordert eine Neubewertung unter sachgerechter Bewertung der Schutzgüter. So gibt z.B. eine Gleichgewichtung der Schutzgüter „Forstwirtschaft“ mit dem Schutzgut „Mensch“ oder dem Schutzgut „Tourismus“ nicht die unterschiedliche raumordnerische Bedeutung der Schutzgüter wieder. Unter Ziff. 3.1.3.1 Schutzgut Mensch einschl. der menschlichen Gesundheit wird z.B. der sehr hohe funktionale Wert von reinen Wohngebieten und Kurgebieten in Tabelle 3.1.-10 dargestellt. Die Bewertungen und Gewichtungen der Schutzgüter und die daraus resultierenden Empfehlungen sind insgesamt aufgrund der sehr hohen Wertigkeit des Schutzgutes Mensch einschl. der menschlichen Gesundheit zu überprüfen.**

Als Beispiel wird auch genannt die Gewichtung des vor etwa zwei Jahren errichteten Jakobsweges (Ziff. 3.3.1.1 Band 1 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und ihrer Bestandteile Schutzgüter S. 135 sowie touristisches Gutachten Ziff. 3.4.2.1.5 S. 5).. Dieser neue Wanderweg ist sicherlich touristisch interessant. Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung und der Touristen wird dessen Existenz bzw. Verlauf jedoch gar nicht kennen. Eine Umlegung/Änderung dieses Weges infolge der Planungen der Vorhabenträgerin kann z.B. ein Wert bezogen auf den Menschen und seiner Gesundheit nicht beigemessen werden.

## **II.2**

### **Variantenvergleich und –bewertung der X Trasse im Bereich Bereich Großenbrode**

**Die Gemeinde Großenbrode beanstandet, dass ein eigenständiger Vergleich und die Bewertung der Trassenvariante X.10 (Zwischenvariante Variante 4.c.1 in der touristischen Sonderuntersuchung) Verlegung der Schienentrasse an die B 207 von der Gemeindegrenze Neukirchen (Seekamp) B 207 bis zur Fehmarnsundbrücke nicht vorgenommen worden ist.**

**Dieser Vergleich bleibt nachzuholen. Die Gemeinde verweist ergänzend auf die Stellungnahme des Kreises Ostholstein zur Berücksichtigung dieser Variante.**

### **Fehlerhafte Einbeziehung und Bewertung der Auswirkungen des von den Planungen der Vorhabenträgerin ausgehenden Lärmes**

Die Gemeinde Großenbrode bezieht sich auf die umfangreiche Stellungnahme des Kreises Ostholstein (unter Ziff. 2. sowie unter Ziff. 6.5 der Stellungnahme) sowie auf das Ergebnis der TöB-Beteiligung in der Kreisstellungnahme (Ziff. 4 Gesundheit)

- Schutzanspruch der Kurgelände
- Lärm- und Schienenbonus
- Abweichende Zuglängen
- Lärm als Auslöser von Krankheiten.

## **II.3**

### **Untersuchung Tourismus**

In allen Gutachten und Erhebungen zum Tourismus wird dem Tourismus in Ostholstein eine bedeutende wirtschaftliche, soziale und prägende Rolle zugewiesen (Sonderuntersuchung Tourismus Ziff. 1.1.3.3 Beschreibung des Untersuchungsraums). Nach dem Gutachten „Einflussanalyse Tourismus“ des Büros NIT vom 30.09.2011 im Auftrage des Projektträgers Femern A/S für die Bereiche Fehmarn und Großenbrode beträgt das tourismusgenerierte Einkommen für diesen Untersuchungsraum 44% und ist somit erheblich.

**Ziff. 2 des Gutachtens Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung** beschreibt, dass der größte Teil Ostholsteins und speziell das Gemeindegebiet von Großenbrode sind nach dem Landesentwicklungsplan 2010 als Schwerpunktraum Tourismus und Erholung ausgewiesen. Die Grundsätze der Planung und der Raumentwicklung sind im Raumordnungsgesetz (ROG) des Bundes, im Landesplanungsgesetz SH (LaPlaG), im Landesentwicklungsgrundsatzgesetz SH (LEGG), im Landesentwicklungsplan SH (2010) und im Regionalplan für den Planungsraum festgehalten.

Zur Vermeidung von Wiederholungen werden hier nur einige wenige Grundsätze genannt, die für den örtlichen und den regionalen Raum bei Planungen zu beachten sind:

- nachhaltige Daseinsvorsorge
- nachhaltiges Wirtschaftswachstum
- Sicherung von Entwicklungspotentialen
- Vermeidung der Zerschneidung der Landschaft
- Entwicklung der ländlichen Räume als Lebens- und Wirtschaftsräume
- Erhalt und Entwicklung der Kulturlandschaften
- Nutzung und Stärkung bereits vorhandener Raumstrukturen und Entwicklungspotentiale
- Sicherung und Weiterentwicklung der ländlichen Räume unter Berücksichtigung der gewachsenen Strukturen.

Die Tourismusorte stehen natürlich einerseits im örtlichen Wettbewerb, andererseits wird das sich ergänzende touristischen Angebot der Region für die Gäste benötigt (siehe hierzu auch Sonderuntersuchung Tourismus Ziff. 2.1.2.1 Landesentwicklungsplan SH 2010). Nach

einem Bericht aus den Lübecker Nachrichten vom 07.02.2013 über eine deutschlandweite Tourismuserhebung der BAT Stiftung geht der Tourismustrend des deutschen Urlaubs verstärkt an die Ostseeküste in SH. Ostholstein zählt bereits jetzt mit rund 26 Übernachtungen je Einwohner zu den TOP Ten Tourismusregionen in Deutschland (von 420 Kreisen) Dieses gilt es zu unterstützen auszubauen und nicht zu gefährden.

**Siehe bitte Anlage, Auszug Bericht aus den Lübecker Nachrichten vom 07.02.2103; „Urlaubergunst Ostseeküste macht Bayern die Spitze streitig“**

Die Untersuchungen der Folgen auf den Tourismus beschränken sich auf den festgelegten Untersuchungskorridor. Touristische Zusammenarbeiten (Tourismusorte außerhalb des Untersuchungskorridors, Verbindungen ins touristische Binnenland), der Wettbewerb und Zusammenarbeiten aber notwendige Wechselbeziehungen werden in dem Gutachten nicht untersucht. Mit der Gründungen der LTOs wird für die Region der Aufbau gemeinsamer Organisations- und Vermarktungsstrukturen im touristischen Bereich angestrebt (Ziff. 2.13.4 tourist. Sonderuntersuchung Tourismuskonzepte, Inspektour GmbH 2011 S. 4).

Für den Bereich Großenbrode wird in dem **Gutachten Sonderuntersuchung Tourismus** zur Erhaltung der Landschaft und notwendiger Sichtbeziehungen besonders erwähnt: Ziff. 2..1.2. Landschaftsprogramm SH 1999 .. „... Wird die Landschaft behutsam und natur-schonend erschlossen, kann sie so auch für die Erholung attraktiver werden....“)

#### 2.1.3.1 Regionalplan 2004 für den Planungsraum II

„... in den Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung sollen Natur, Umwelt und Landschaft mit ihrer vielfältigen Land- und Forstwirtschaft als wichtige Grundlagen für Tourismus und Erholung besonders geschützt werden...“

#### 2.1.3.2 Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II – Kreis Ostholstein und Hansestadt Lübeck

.. „ Aus touristischer Sicht finden sich im Landschaftsrahmenplan ..... „

#### 2.1.3.3 Regionales Entwicklungskonzept Ostholstein

... „ ... in Kombination mit den wesentlichen Aspekten des Leitbildes („Natur- und Kulturlandschaft, „nachhaltige und sozial, ökologisch .....) legen eine touristische Ausrichtung der Region auf Natur- und Nachhaltigkeitsaspekte nahe.“ ..

#### 3.4.2 Freiluftorientierte touristische Infrastruktur

... landschaftlich attraktives Hinterland der Ostseeküste ....und Naturerlebnis nicht nur auf geschützte Landschaftsteile

#### 3.4.4 Landschaft und Landschaftsbild mit Bezug zu Tourismus

Abschnitt 4 von Damlos bis zum Fehmarnsund

..“.. Die nordwestlich der B 207 gelegenen Landschaftsbildeinheiten der Küste sind aufgrund ihres Sichtbezuges zur Ostsee und der naturnahen Strandbereiche von sehr hoher Bedeutung.“...“von besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild ist außerdem das Relief östlich der B 207 zwischen der Ortslagen Großenbrode und Großenbroderfähre, welches dort besonders stark ausgebildet ist ..... „. .“Der besondere Reiz des Landschaftsbildes im

nördlichen Untersuchungsraum liegt in der halbinselartigen Lage, da die Ostsee nur von wenigen Standorten nicht zu sehen ist... „

#### Ziff. 5.2.6.2.2 Variantenvergleich

..“Aus Sicht des für den Tourismus auf der Halbinsel Wagrien bedeutsamen Landschaftsbildes sind vor allem die bei der Variante 4.c.2 erforderlichen Lärmschutzwände (auf ca. 4 km zwischen dem Ortsteil Von-Herwarth-Straße und nordöstlich von Großenbrode) mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden. Bestehende Sichtbeziehungen z.B. vom östlichen Ortsrand von Großenbrode in Richtung Küste werden dadurch erheblich eingeschränkt, aber auch die Erlebbarkeit der Landschaft z.B. bei Ausflügen mit dem Rad oder zu Fuß werden deutlich vermindert. Die Variante 4.c.1 ist auch in dieser Hinsicht mit deutlich geringeren Beeinträchtigungen verbunden, ...Baubedingte Auswirkungen auf die touristische Infrastruktur bzw. die Ortslagen sind bei der abschnittsweise parallel zur B 207 verlaufenden Variante 4.c.1 in geringerem Umfang zu erwarten. Bei der Variante 4.c.2 werden hingegen vor allem die Ortslage von Großenbrode und der Ortsteil Von-Herwarth-Straße durch Beeinträchtigungen während der Bauphase betroffen sein.

**Die Gemeinde Großenbrode weist auf die Festsetzungen des gemeindlichen Flächennutzungsplanes rechtskräftig seit dem 16.10.2001 (bereits aufgenommen im vorhergehenden F-Plan der Gemeinde aus dem Jahre 1977) und auf den Landschaftsplan (festgestellt am 25.02.1997) hin. In diesen Plänen ist die Verlegung der Schienentrasse an die B 207 bereits enthalten, um damit die bestehende Zerschneidung der Gemeinde Großenbrode durch die Schienentrasse zu beenden. Ein Ausbau der Bestandstrasse würde diese Zerschneidung durch zusätzliche Gleise und durch 6 Meter hohe Lärmschutzwände (technische Bauwerke) verstärken und die gemeindliche Entwicklung empfindlich und dauerhaft stören. Die Gemeinde Großenbrode fordert die Beachtung und die Einhaltung der kommunalen Planungshoheit und die Erhaltung der Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde.**

**Die Gemeindevertretung hat in mehreren aktuellen Beschlüssen und Resolutionen die Verlegung der Schienentrasse an die B 207 immer wieder gefordert. Die nachfolgende Resolution der Gemeindevertretung Großenbrode wurde am 30.09.2008 beschlossen und durch Beschluss vom 30.06.2010 bestätigt:**

**„Die gemeinsame Planung und Ausführung des Ausbaus der B 207 zur vierstreifigen Bundesstraße sowie die Planung und die Heranlegung der zweispurigen, elektrifizierten Bahntrasse an diese Bundesstraße. Dieses gilt auch für den Fall, dass zunächst der einspurige Ausbau der Bahntrasse vor dem zweispurigen Ausbau erfolgt.**

Ein **gemeinsamer Lärmschutz beider Verbindungen** ist zu gewährleisten.

Großenbrode muss eine **eigene Anbindung an die B 207 behalten** ebenso ist ein **neuer Haltepunkt an der neuen Bahntrasse** einzurichten.

Die **Querung über den Fehmarnsund** ist im Zuge des Straßenausbaus ebenso auszubauen. Zur Vermeidung eines Nadelöhres an der **internationalen**

**Landesentwicklungssachse, ist diese zweite Querung durch einen Tunnel** herzustellen.“

**In der Sitzung der Gemeindevertretung Großenbrode am 29.09.2010 hat sich diese für die X-Variante ausgesprochen. In einem weiteren Beschluss am 07.07.2011 spricht sich die Gemeindevertretung für einen Verlauf der Bahntrasse an der A1 aus.**

**Die Beschränkung der touristischen Untersuchung auf den Untersuchungskorridor wird weiter beanstandet. Diese Beschränkung wird den bestehenden Wechselwirkungen des Tourismus in OH nicht gerecht und ist nicht realistisch. Das Gesamtbild des Tourismus in Ostholstein (Küste und Binnenland) mit allen Chancen und Risiken ist zu bewerten und darzustellen.**

**Die Gemeinde Großenbrode fordert die Beachtung der Grundsätze auf Grundlage des ROG des Bundes sowie der Planungs- und Entwicklungsgesetze und der Pläne des Landes SH.**

**Die Gemeinde Großenbrode stellt fest, dass diese Grundsätze für das Gemeindegebiet Großenbrode und für den gesamten Planungsraum des ROV nicht eingehalten werden. Die gemeindliche Bauleitplanung/Planungshoheit ist zu beachten. Die Gemeinde Großenbrode fordert die Landesplanung auf, die Raumverträglichkeit der Bestandstrasse festzustellen. Die Raumverträglichkeit einer Trassenverlegung an die B 207 mit Untertunnelung westlich der Ortslage Großenbrode/Bereich Orthfeld bleibt in dem Verfahren zu untersuchen (siehe bitte auch nachstehend, Ergebnis der Untersuchung der Belastbarkeit der Fehmarnsundbrücke).**

#### **Vergleich Varianten im Tourismusgutachten**

Beide Varianten in Großenbrode führen am Tag und nachts z.T. zu deutlichen Überschreitungen der relevanten Grenzwerte für Lärm und erfordern aktive Lärmschutzmaßnahmen.

Wie bereits ausgeführt, schließt sich die Gemeinde der Stellungnahme des Kreises OH einschließlich des TöB-Beitrages Gesundheit zu den Lärmauswirkungen an.

#### **5.2.6.2.2 Zwischenvergleich 4.c**

##### **Variante 4.c.1 Umfahrung Großenbrode**

Aktiver Lärmschutz nördlich Großenbrode in einer Länge von ca. 1,5 km wird benötigt. „.. zu einer deutlichen Verminderung der Lärmimmissionen.. „, außer z.T. für Bereich Lütjenbrode und für den Bereich Weststrand

Verbesserung für den Ortsteil Von-Herwarth-Straße und die südlich der Bahnstrecke angrenzenden Wohngebiete sowie für die Sportboothäfen Von-Herwarth-Straße und Kai (insgesamt rund 800 Liegeplätze)

Keine Probleme durch Schrankenschließzeiten, bei dieser Variante ist im Bereich der Kreuzung der K 42 nördlich von Großenbrode eine Straßenüberführung vorgesehen ....“.



#### **Variante 4.c.2 Bestandsstrecke**

Aktiver Lärmschutz ist von der Von-Herwarth-Straße und nordöstlich Großenbrode auf ca. 4 km Länge erforderlich

..“Aus Sicht des für den Tourismus auf der Halbinsel Wagrien bedeutsamen Landschaftsbildes sind vor allem die bei der Variante 4.c.2 erforderlichen Lärmschutzwände (auf ca. 4 km zwischen dem Ortsteil Von-Herwarth-Straße und nordöstlich von Großenbrode) mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden. Bestehende Sichtbeziehungen z.B. vom östlichen Ortsrand von Großenbrode in Richtung Küste werden dadurch erheblich eingeschränkt, aber auch die Erlebbarkeit der Landschaft z.B. bei Ausflügen mit dem Rad oder zu Fuß werden deutlich vermindert. Die Variante 4.c.1 ist auch in dieser Hinsicht mit deutlich geringeren Beeinträchtigungen verbunden, ...Baubedingte Auswirkungen auf die touristische Infrastruktur bzw. die Ortslagen sind bei der abschnittsweise parallel zur B 207 verlaufenden Variante 4.c.1 in geringerem Umfang zu erwarten. Bei der Variante 4.c.2 werden hingegen vor allem die Ortslage von Großenbrode und der Ortsteil Von-Herwarth-Straße durch Beeinträchtigungen während der Bauphase betroffen sein...”

Bei der Bestandstrecke gibt es weitaus mehr Lärmbetroffenheiten sowie „Deutlich ungünstiger stellt sich die Situation bei der Variante 4.c.2 dar, da hier die bestehenden Bahnübergänge nicht durch Bahn- oder Straßenüberführungen ersetzt werden. Betroffen sind vor allem die Rad- und Wanderwegverbindungen im Bereich Bergmühle/Seekamp, Feldscheide, Pomosin-Werk und Strandstraße, die in Zukunft aufgrund von längeren Schrankenschließzeiten (s.o.) an Attraktivität einbüßen werden .... Die längeren Schrankenschließzeiten bei der Variante 4.c.2 stellen auch für den innerörtlichen Verkehr in Großenbrode ein Problem dar.“ ...“Als Folgen sind z.B. Behinderungen für Touristen bei der An- und Abfahrt, Staus mit entsprechenden Folgewirkungen (Lärm- und Schadstoffemissionen) usw. zu rechnen.“...

Die negativen Auswirkungen des Ausbaus der Bestandstrecke auf das Landschaftsbild und Sichtbeziehungen sind somit deutlich größer.

Die Beeinträchtigungen beim Ausbau der Bestandstrecke sind während der Bauphase weitaus größer.

#### **5.2.7 Auswirkungen der Vorzugsvariante**

Darstellung der vielen Betroffenen bei Auswahl der Vorzugsvariante Ziff. 5.2.7.2.1

Verlärmung von  
Beherbergungsbetriebe (Hotellerie);  
Ferien- und Wochenendaussiedlungen;  
Campingplätzen;  
Kur- Vorsorge- und Reha-Einrichtungen;  
Sportboothäfen;

##### **5.2.7.2.2**

Verlärmung von touristisch relevante Strandabschnitten;  
Verlärmung von sonstigen touristischen Anziehungspunkte;

Verlärmung und Zerschneidung von Rad- und Wanderwegen, Reitwegen  
Verlärmung der Landschaft bzw. Zerstörung des Landschaftsbildes und Zerstörung von Sichtbeziehungen

**Es wird bemängelt und beanstandet, dass Beeinträchtigungen und Auswirkungen durch Baulärm und verlängerte Schrankenschließzeiten nicht untersucht und nicht bewertet worden sind.**

**Die Auswirkungen auf den Großteil der Vermietungsbetriebe (bis zu neun) Betten wurden nicht untersucht und nicht bewertet.**

**Störungen und Einschränkungen für Wohnmobilplätze wurden nicht untersucht und nicht bewertet.**

**Der nach Zwischenvariante 4.c.2 (Ausbau Bestandstrecke) zu errichtende Lärmschutz reicht über eine Länge von über 4 km der Halbinsel Großenbrode. Die Länge der Halbinsel von Lütjenbrode bis zum Fehmarnsund beträgt rund 5 km. 80% des Ortes und der Landschaft sollen danach mit sechs Meter hohen Wänden „eingewandet“ werden. Das ist nicht raumverträglich, nicht menschlich, nicht sozial und nicht natürlich.**

**Die Zwischenvariante 4.c.1 (Verlegung an die B 207) beschreibt die Länge des erforderlichen Lärmschutzes mit immerhin noch 1,5 km. Hierzu ist ergänzend anzumerken, dass neben diesem Lärmschutz zusätzlicher Lärmschutz beim Ausbau der B 207 erforderlich ist; d.h. diese Einrichtungen sind in ihrer Gesamtheit zu beurteilen.**

**Diese nachhaltige und wesentliche Störung der Landschaft mit Wirkungen auf sämtliche Schutzgüter ist insgesamt zu untersuchen und zu bewerten. Auf jeden Fall wird gefordert, die technischen Bauwerke Schiene und Straße mit allen Einrichtungen zu bündeln.**

### **Status Heilbad**

Sonderuntersuchung Tourismus Ziff. 1.1.3.3 Beschreibung des Untersuchungsraums sowie Beschreibung der **Gefahr für den Status Ostseeheilbad**

#### **5.2.7.2.3**

##### **Gefährdung des Status Ostseeheilbad**

...“ Eine Gefährdung des Status des Ortes als Seeheilbad kann hier ggf. durch zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen auf der Nordseite der Vorzugsvariante vermieden werden“...

Siehe oben Variantenvergleich Variante 4.c.1 ist weniger belastend als die Vorzugsvariante.

**Das Tourismusgutachten spricht unter Ziff. 6.2.3 Sonstige Aspekte (Großenbrode auf S. 158, siehe auch S. 133) von der gesamtplanerischen Vorzugsvariante und der Nutzung des bestehenden Haltepunktes. Danach wird trotz aller Vorteile der Trassenvariante X 10 für Großenbrode der Ausbau der Bestandstrasse präferiert! Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die Aussage. Die Untersuchungen und**

**Bewertungen führen nach Ansicht der Vorhabenträgerin zu dem Ergebnis, dass die Vorzugsvarianten aus UVS und RVU identisch sind und der Bestandstrasse entsprechen (Seite 825, Band 1).**

**Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die vorgenommene Gesamtbewertung und die Gewichtung der verschiedenen Schutzgüter. Die Gemeinde Großenbrode bezieht sich ergänzend auf die Stellungnahme des Kreises Ostholstein zur Bemängelung des Ergebnisses der Gesamtbewertung insbesondere auf**

- die fehlerhafte Einbeziehung und Bewertung der Auswirkungen hinsichtlich des von den ..Planungen ausgehenden Lärms,
- die falsche übergeordnete Gesamtbewertung der Raumverträglichkeit,
- die falsche Bewertung des Tourismus im Rahmen der RVU,
- die falschen Schlussfolgerung hinsichtlich der Vorzugsvariante (Seite 825, Band1).

**Es wird bemängelt, dass die Gefährdungen der wesentlichen wirtschaftlichen Grundlage der Gemeinde und die Auswirkungen des Entzuges dieses Prädikats (verliehen durch die Sozialministerin des Landes SH im Jahre 1986 und bestätigt durch Erfüllung der lufthygienischen Voraussetzungen des Deutschen Wetterdienstes aufgrund der Richtlinien des Deutschen Heilbäderverbandes durch umfangreiche Messungen in der Zeit vom 17.07.2009 bis 16.07.2010) nicht eingehend untersucht und nicht bewertet worden sind.**

**Allein die mögliche Gefahr des Wegfalls des Heilbadstatus wird menschliche, touristische, wirtschaftliche und soziale Verunsicherung hervor rufen.**

**Die Gemeinde fordert, den möglichen Wegfall dieses wesentlichen touristischen und wirtschaftlichen Merkmals, in den die Gemeinde, die örtliche Wirtschaft und die Bevölkerung seit den 60er Jahren erheblich investiert haben (mit Unterstützung des Landes) eingehend zu untersuchen und zu bewerten. Wie bereits ausgeführt, ist der Tourismus das wesentliche wirtschaftliche Standbein der Gemeinde und seiner Einwohner und Einwohnerinnen.**

**Die Folgen eines tatsächlichen Wegfalls des Prädikats Ostseeheilbad aufgrund der Umsetzung der Planungen der Vorhabenträgerin sind für die Gemeinde Großenbrode und die Region gar nicht vorstellbar. Die Vorhabenträgerin hat diese jedoch in dem Verfahren zu untersuchen und zu bewerten.**

## **II.4**

### **Schutzgut Landschaft**

#### **Ziff. 3.1.3.7 Band 1 Umweltverträglichkeitsstudie**

Die Vorgaben des § 1 Abs. 1 LNatSchG SH in Zusammenhang mit §§ 1 und 2 BNatSchG zur Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert von Natur und Landschaft werden in der Untersuchung genannt. Charakteristische Strukturen und Elemente sind zu erhalten und entwickeln. Beeinträchtigungen des Erlebnis- und Erholungswertes sind zu vermeiden. Die Empfindlichkeit der Landschaft, die visuelle Verletzlichkeit der Landschaft im Untersuchungsraum und speziell in Großenbrode ist aufgrund des flachen Reliefs sehr hoch.

Unter Ziff. 3.3.1 Schutzgut Mensch, einschl. der menschlichen Gesundheit wird unter Abschnitt 4 die Erholungswirkung der Gemeinden Großenbrode, Neukirchen und Heringsdorf aufgrund ihrer Landschaft hervorgehoben.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild v.a. durch Lärmschutzwände werden für Streckenabschnitte und die Varianten nicht untersucht und bewertet. Die Aussage unter Ziff. 3.5.8 Schutzgut Landschaft in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung „Begründung der Lärmschutzwände zur Einbindung der Bauwerke in der Landschaft“ erscheint zynisch, hilflos und von sehr wenig fachlicher Kenntnis.

**Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die Untersuchung und Bewertung zum Schutzgut Landschaft. Die Gemeinde fordert, die Auswirkungen von Lärmschutzwänden (visuelle Verletzlichkeit der Landschaft) für die Varianten und Streckenabschnitte zu untersuchen, darzustellen und im Vergleich mit den anderen Schutzgütern zu bewerten. Dabei sind auch die Auswirkungen auf die angrenzenden FFH –Gebiete in und um die Halbinsel Wagrien vor allem im Hinblick auf das bestehende Verschlechterungsgebot für FFH-Bereiche zu untersuchen und zu bewerten.**

Wie bereits ausgeführt kann eine derart wesentliche Störung der Landschaft durch sechs Meter hohe Wände und der damit verbundenen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch, menschliche Gesundheit, der wirtschaftlichen Grundlage und der natürlichen Gegebenheiten nicht hingenommen werden. Die kumulativen Effekte der Lärmschutzeinrichtungen für den Ausbau der B 207 sind dazu zusätzlich zu untersuchen und zu bewerten.

## II.5

### **Schrankenschließzeiten/Bahnübergänge**

**Das Sondergutachten Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung trifft unter Ziff 4.3.2 Aussagen zum Straßenverkehr in den Gemeinden und Konsequenzen aus der Verlegung von Bahnhöfen und Haltepunkten**

S. 75/S. 81 ebenso Tabelle auf S. 80

Das Erfordernis der Errichtung von Straßenüberführungen bzw. Straßenneubauten durch eine „Ersatzbauwerk“ der BÜs Strandstraße und Pomosin/Von-Herwarth-Straße wird genannt. Nähere Einzelheiten dazu werden nicht gegeben.

Unter Ziff. 5.2.6.2.2. Zwischenvergleich 4.c der Variante 4.c.2 (Bestandstrecke) sowie unter Ziff. 5.2.1.3 Zerschneidungs- und Barriereeffekte durch erhöhten Zugverkehr in der Sonderuntersuchung Tourismus werden die negativen Folgen der Beibehaltung der Bahnübergänge beschrieben.

**Die Gemeinde beanstandet, die mangelnde Abstimmung der Sondergutachten und unterschiedliche Aussagen treffen. Im Sondergutachten gemeindliche Entwicklung fehlen außerdem Aussagen und Bewertungen des genannten Ersatzbauwerks (einschließlich dessen Anbindungen) für die wegfallenden Bahnübergänge, dieses gilt auch für die Nutzung wegfallender Anbindungen. Die städtebaulichen (Rück-) Wirkungen sind ergänzend zu erstellen und zu bewerten.**

**Die Berechnungen der Dauer der Schrankenschließzeiten und die Aussagen zu den**

**Auswirkungen unter Ziff. 4.3.4 Gutachten gemeindliche Entwicklung und Ziff. 6.1 Gutachten verkehrliche Erschließung werden beanstandet. Die Daten und die Auswirkungen sind zu erheben aufgrund der höchstmöglichen Auslastung der Strecke, d.h. nach Anzahl der höchstmöglichen täglichen Züge (mindestens 220 Züge gemäß der Planungen bis 2009) unter Berücksichtigung der maximalen Zuglängen (absehbare Höchstlänge der Güterzüge 835 Meter bis 1.000 Meter ..Betroffenheitsanalyse S. 436).**

**Die Gemeinde Großenbrode lehnt die die Heranziehung der theoretischen Annahme des Planfalles 0 als Grundlage der Berechnungen und Bewertungen ab..**

**In diesem Zusammenhang wird auch verwiesen auf die Stellungnahme des Kreises Ostholstein, 2. TöB Verkehrsaufsicht, (Schließung der Schranken bereits nach den Berechnungen der Zugzahlen der Vorhabenträgerin täglich 10 Stunden bzw. alle 9 Minuten für jeweils 4 Minuten). Bei höchstmöglicher Streckenauslastung sind die Schließzeiten täglich entsprechend länger häufiger.**

**Die Einhaltung der Rettungsfristen bei Beibehaltung der Bahnübergänge sowie bei Errichtung eines Ersatzbauwerkes sind zu untersuchen und zu bewerten.**

**Schule und Kindertagesstätte der Gemeinde liegen unmittelbar südlich des Bahnüberganges Strandstraße. Die Auswirkungen der vermehrten Schließungen sind für Schüler/innen der Grundschule und die Kinder des Kindergartens zu untersuchen und zu bewerten. Dieses gilt natürlich ebenso für die Schüler/innen, die auswärtige Schule besuchen und dazu täglich entsprechenden Bushaltestellen aufsuchen müssen.**

**Im Falle einer erforderlichen Evakuierung des Bereiches Von-Herwarth-Straße bei entsprechender Schadenslage im Industriebetrieb CP Kelco, wäre diese Evakuierung über den BÜ Pomosin tatsächlich gar nicht möglich. Auch dieses gilt es zu untersuchen und zu bewerten.**

## **II.6**

### **5.3 Handlungsempfehlungen zur Vermeidung / Verminderung von Nachteilen der Vorzugsvariante**

Die in Tabelle 35 aufgezeigten Empfehlungen:  
passive Lärmschutzmaßnahmen,  
freiwilliger aktiver Lärmschutz,  
eingeschränkte Bautätigkeit in der Hauptsaison  
sind wenig hilfreich und kaum in die Praxis umzusetzen.

Empfehlung des zusätzlichen passiven Lärmschutzes:  
wie ist dieser umzusetzen bzw. was nützt dieser bei der Außennutzung der touristischen Einrichtungen bzw. der gemieteten Wohnung, wie sind die Auswirkungen auf den Erholungseffekt der Touristen, wenn bereits ein Öffnen der Fenster während der Sommerzeit zu beträchtlichen Störungen führt?

Empfehlung der Errichtung eines zusätzlichen freiwilligen aktiven Lärmschutzes: dies bedeutet eine weitere Verbauung der Landschaft durch die Gemeinde selbst und würde die Entwicklung der Gemeinde zusätzlich erheblich einschränken.

Eine Lärmschutzverordnung der Gemeinde zur Vermeidung von Baulärm während der Sommersaison besteht bereits. Auf die Bautätigkeit der Bahn und den Schienenbetrieb werden diese örtlichen Verordnungen keinen Einfluss haben.

**Die Gemeinde beanstandet diese Empfehlungen auf zusätzlichen aktiven und passiven Lärmschutz als nicht umsetzbar und nicht verträglich. Die Gemeinde Großenbrode fordert die Vorlage einer raumverträglichen Lösung.**

**Die Gemeinde wiederholt die bereits erhobene Beanstandung zum Schutzgut Landschaft. Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die Untersuchung und Bewertung zum Schutzgut Landschaft. Die Gemeinde fordert, die Auswirkungen von Lärmschutzwänden für die Varianten und Streckenabschnitte zu untersuchen, darzustellen und im Vergleich mit den anderen Schutzgütern zu bewerten.**

**Die Sonderuntersuchungen zeigen auf, dass keine der Varianten raumverträglich ausgebaut werden kann. In jedem Fall werden die Menschen, deren Gesundheit, die wirtschaftlichen Grundlagen und die Natur durch einen Ausbau erhebliche Nachteile erleiden. Die Gemeinde Großenbrode fordert die Landesplanung auf, das Raumordnungsverfahren als nicht raumverträglich zu bewerten.**

**Sollte dieser Forderung nicht nachgekommen werden, fordert die Gemeinde Großenbrode die Verlegung der Schienentrasse an die B 207 (Variante X 10 im Abschnitt 4, Allgemein verständliche Zusammenfassung Abbildung 7.3-4 aus Seite 130) sowie eine Untertunnelung westlich der bebauten Ortslage/Ferienhausgebiet Orthfeld (siehe bitte auch nachstehend, Ergebnis der Untersuchung der Belastbarkeit der Fehmarnsundbrücke) zur Anbindung an die Schientunnelung des Fehmarnsundes.**

**Die Gemeinde Großenbrode weist unterstützend und zusätzlich auf die Ergebnisse und Aussagen der „Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienenhinterlandanbindung vom September 2010“ hin. Diese Analyse wurde durch den Kreis Ostholstein in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden des Kreises Ostholstein und mit Unterstützung der Aktivregionen Wagrien-Fehmarn und Innere Lübecker Bucht gefertigt. Insbesondere verweist die Gemeinde auf folgende Ziffern der Betroffenheitsanalyse wobei zur Vermeidung von Wiederholungen lediglich die Ziffern angegeben werden.**

**1.1.2 verkehrliche und infrastrukturelle Entwicklungen** (Empfehlung eines umsichtigen Umgangs mit Prognosen)

**1.2 Schalltechnische Ergebnisse** (Unterschied des heutigen zur möglichen künftigen Belastung)

**1.3 mögliche Beeinträchtigungen des Tourismus** (vertiefende Untersuchungen und Bewertungen zur Raumverträglichkeit)

**1.4 Betroffenheiten** (Verkehr, Tourismus, Naturschutz, Städtebau, Lärm, Diverse,

vertiefende Untersuchungen und Bewertungen zur Raumverträglichkeit)

**1.7 Handlungsempfehlungen** (z.B. Erstellung einer belastbaren Verkehrsprognose von Straße und Schiene, Erstellung einer Lärmbetrachtung Straße und Schiene, Untersuchungen im Bereich Tourismus)

**2.2 Verkehrsentwicklung und Infrastrukturplanung und 2.3 Erwartete Verkehrsentwicklungen**

**2.4 Analyse der aktuellen Infrastrukturplanungen**

**3. Schalltechnische Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse** Wirkungen auf :

**3.1.1.2 Immobilien**

**3.1.1.3 Tourismus**

**3.3. Bestandstrasse**

**3.4. bis 3.7 diverse Varianten, 3.8 Zusammenfassung und Gegenüberstellung der Varianten**

**4. Ergebnisse bezogen auf mögliche Beeinträchtigungen des Tourismus** (Urlaubsmotive, Gesundheitstourismus, Risiken)

**4.2 Ergebnisse anderer Studien „Bahnlärm und Tourismus“**

**4.3 Risiken für den Tourismus aufgrund der FGQ-Hinterland-Bahnanbindung**

**4.4 Einschätzung der ortsspezifischen Bedrohungslage nach schriftlicher Befragung der lokalen Tourismusverantwortlichen**

**4.5 Lärm- und Übernachtungstourismus (regionalökonomische Effekte)**

**4.6 Neue Zugzahlen: Übernachtungstourismus und Lärmbetroffenheit**

**4.7 Alte Zugzahlen: Übernachtungstourismus und Lärmbetroffenheit**

**4.8 Einschätzungen zu Tagestourismus und Schienenhinterlandanbindung**

**4.9 Zusammenfassung und weitere Untersuchungsschritte** (Bedrohungspotentiale für den Tourismus)

**5. Betroffenheiten aus den Workshops (**

**5.1 Übersicht der ermittelten Betroffenheiten**

**5.2 Ergebnisse in Bezug auf andere Beeinträchtigungen**

**5.3 Ergebnisse in Bezug auf Betroffenheiten der Anwohner**

**5.4 Ergebnisse in Bezug auf Zerschneidungswirkungen in Ortsteilen**

**5.5 Ergebnisse in Bezug auf verkehrliche Betroffenheiten**

**5.6 Ergebnisse in Bezug Flächenverbrauch**

**5.7 Ergebnisse in Bezug auf die Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes**

**5.8 Ergebnisse in Bezug auf Werteverluste bei Immobilien**

**6.1 Differenzierte Darstellung vorgetragener Betroffenheiten**

-Auswirkungen FBQ-Hinterlandanbindung, -technische Ausrüstung der BUs entlang des FBQ-Korridors, -Wartezeiten an BUs, -erwartete städtebauliche Folgen, -

**7. Im Detail noch zu berücksichtigende Beeinträchtigungen** (Werteverluste, Vibrationen, Elektromog, Staubemissionen, gesamthafte Lärmermittlung Straße und Schiene, vertiefende Untersuchungen erforderlich).

## **II.7**

### **Ergebnis der Untersuchung der Belastbarkeit der Fehmarnsundbrücke**

Der von der Vorhabenträgerin durchgeführte Belastungstest der Fehmarnsundbrücke hat ergeben, dass diese nicht dauerhaft den künftigen Belastungen standhalten wird (Bericht

und Vortrag eines Vertreters der DB im Dialogforum FBQ am 17.01.2013 sowie dazu erstellte Unterlagen der DB Netz/DB Projektbau).

Das Ergebnis des Belastungstests für die Fehmarnsundbrücke ist negativ, die Brücke muss nachgerüstet werden. Alternativ wird über eine neue Querung des Fehmarnsundes nachgedacht. Eine Entscheidung darüber steht noch aus.

Die Fehmarnsundbrücke/-querung ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Sie ist jedoch Teil der Strecke. Somit kann die Zukunft der Sundquerung und deren Straßen- und Schienenanbindung nur im Gesamtzusammenhang gesehen und geplant werden.

In Band 1 Darstellung des Vorhabens auf Seite 18 heißt es:

„Die Fehmarnsundbrücke verbleibt in ihrem heutigen eingleisigen Zustand. Dieses wurde bei der Bestimmung des vorab beschriebenen Betriebsprogrammes und bei der Fahrplankonstruktion berücksichtigt. Es zeigt sich somit, dass es durch den eingleisigen Abschnitt der Fehmarnsundbrücke zu keinen Kapazitätsengpässen kommt und das vorgesehene Betriebsprogramm ohne Einschränkungen abgewickelt werden kann“.

Diese Aussage ist infolge des negativen Ergebnisses des Belastungstests nicht haltbar. Andererseits macht die Aussage deutlich, dass das ROV nicht losgelöst vor der Sundquerung durchgeführt werden kann. Sämtliche Untersuchungen und Bewertungen fußen auf eine Strecke und eine Sundquerung die befahrbar und belastbar ist. Diese Grundvoraussetzung ist infolge des negativen Belastungstest aber nicht mehr gegeben. Das ROV kann somit wegen eines wesentlichen Streckenmangels nicht belastbar durchgeführt werden. **Die Gemeinde Großenbrode beanstandet das ROV, da die Bewertungen und Untersuchungen der Vorhabenträgerin für die Nutzung Schienenstrecke infolge des negativen Ergebnisses des Belastungstests in der Tat nicht belastbar sind. Die Aussage der Vorhabenträgerin der jetzigen Alternativlosigkeit der vorhandenen Sundquerung ist nicht mehr haltbar.**

Eine neu zu planende Querung des Fehmarnsundes (Wassertiefe liegt bei max. etwa sechs Metern) hat zur Folge, dass die jetzige Planung der Anschlüsse/Anbindungen Großenbrode sich überholt. Sobald eine Entscheidung über die Zukunft der Sundquerung für Straße und Schiene gefallen ist, bleibt die Gesamtsituation neu zu bewerten. Die Gemeinde Großenbrode **fordert und stellt den Antrag, das laufende Raumordnungsverfahren auszusetzen, bis eine ordentliche und zukunftssträchtige Querung des Fehmarnsundes (mittels eines Tunnels) und deren Anbindung geklärt sind.** Dazu gehört natürlich auch die Einplanung der künftigen Anbindung der jetzigen Brücke, sofern diese noch nutzbar sein sollte.

Die Gemeinde Großenbrode weist ergänzend darauf hin, dass die Forderung der Aussetzung des Verfahrens aus diesem Grunde bereits für das laufende Planfeststellungsverfahren des Ausbaus der B 207 erhoben worden ist.

**Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die Aussage zur Alternativlosigkeit des Streckenabschnittes 1.A.13 (Fehmarnsundbrücke) (Ziff. 3.7.5 Band 1 Umweltverträglichkeitsstudie). Aufgrund der Ergebnisse des Belastungstests (siehe vorstehend) und aufgenommenen Planungen zur künftigen Querung des**



**Fehmarnsundes ist diese Aussage nicht korrekt. Die Gemeinde fordert erneut, das laufende Raumordnungsverfahren auszusetzen, bis eine ordentliche und zukunftssträchtige Querung des Fehmarnsundes (mittels eines Tunnels) und deren Anbindungen geklärt sind. Die neu zu schaffenden Anbindungen einer künftigen Sundquerung werden aufgrund einzuhaltender Neigungs-/Steigungswinkel bereits weit in den Bereich der Halbinsel Großenbrode reichen. Insoweit wird der Untersuchungsbereich ROV in jedem Fall berührt werden. Aufgrund der besonderen Betroffenheit der Gemeinde Großenbrode, seiner Einwohner/innen, der Gäste, der Natur und im Hinblick auf den begrenzten Raumes der Halbinsel Großenbrode kann bei derart umfassenden Planungen nur eine zukunftssträchtige Querung des Sundes und seiner Anbindungen in Frage kommen.**

**Die Gemeinde Großenbrode bittet die Landesplanung in diesem Zusammenhang, die Vorhabenträgerin aufzufordern, eine Tunnelung der Schienenstrecke, die für eine neue Querung des Fehmarnsundes unumgänglich sein wird, bereits westlich der bebauten Ortslage Großenbrode/Ferienhausgebiet Orhtfeld in die Neuplanungen aufzunehmen.**

## **II.8**

### **Planfall 0 – Prognose Nullfall (S. 39 ff)**

Seit etwa 17 Jahren findet Schienengüterverkehr auf der jetzigen Strecke nicht mehr statt. Die Gemeinde Großenbrode stellt die Heranziehung der theoretischen Annahme des Planfalles 0 als Grundlage der Berechnungen und Bewertungen in Frage. Ausgangspunkt der Berechnungen ist der derzeitige Zustand, dass Schienengüterverkehr auf der Strecke zur Zeit nicht stattfindet. Jeder jetzt fahrende Güterzug auf der Strecke hat Auswirkungen gegenüber der Realität für Mensch und Natur. Dieser jetzige Nullfall des Güterverkehrs kann nur die Grundlage der Bewertungen sein.

(Als Beispiel hierzu wird der Hochwasserschutz genannt, bei diesen Berechnungen kann auch nicht von Sollhöhen aufgrund von vergangenen Ereignissen ausgegangen werden. Es kann hier auch nur von den Werten ausgegangen werden, die tatsächlich vorhanden sind und die erreicht werden sollen.)

Gleichzeitig werden die Berechnungen der Vorhabenträgerin von 78 Zügen täglich in Frage gestellt. Nach den ursprünglichen Absichten der DB (bis zum Jahre 2009) sollten täglich 220 Züge auf der Strecke verkehren.

Angesichts der Planungen der Scandlines zur Aufrechterhaltung des Fährbetriebes (Vortrag des Geschäftsführers im Dialogforum am 17.01.2013) und Absichten zur Erweiterung der Fährstrecke/Fährlinie als Containerhafen wird dieses eine wesentliche Zunahme des Güterverkehrs bedeuten.

Femern A/S teilt am 07.02.2013 zur Frage der erwarteten Verkehrszahlen der Festen Fehmarnbeltquerung mit:....“Für die Bahnverbindung wird ein markanter Anstieg in der Anzahl von Güterzügen erwartet, sodass fünf Jahre nach Eröffnung mit 40 Personenzügen und 78 Güterzügen pro Tag gerechnet wird..“ Nach dieser Aussage ist mit einem weiteren Anstieg zu rechnen, da dieser auch im wirtschaftlichen Interesse der Vorhabenträger liegt.

**siehe bitte Anlage, mail Femern Sund Baelt vom vom 07. Februar 2013**

Die Untersuchungen sind somit auf die höchstmögliche Auslastung der Schienenstrecke (mindestens auf die Aussagen der DB bis zum Jahre 2009) auszuweiten, wobei bei diesen Untersuchungen die Erstellung einer intakten Sundquerung zugrunde zu legen ist.

**Es wird bemängelt, dass die Untersuchungen und Berechnungen im ROV nicht von der höchstmöglichen Nutzung der Schienenstrecke ausgehen. Diese höchstmögliche Nutzung ist allen Berechnungen zu Grunde zu legen. Grundlage der Bewertungen muss eine intakte und belastbare Sundquerung sein. Die Gemeinde weist ergänzend darauf hin, dass die DB verpflichtet ist über die EU-Regelung des diskriminierungsfreien Netzzuganges sämtliche Nutzer auf der Strecke zuzulassen, so dass es Beschränkungen im Schienenbetrieb nicht geben wird.**

**Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die Heranziehung der theoretischen Annahme des Planfalles 0 als Grundlage der Berechnungen und Bewertungen. Ergänzend wird um Prüfung gebeten, ob der Planfall 0 schon im Hinblick auf die künftige Belastbarkeit der FSB überhaupt Anwendung finden kann.**

## II.9

### **Hochwasser- und Küstenschutz**

Unter Ziff. 4.3 der Raumverträglichkeitsuntersuchung auf Seite 810 Ziff. 4.4.1 (Band 1) Belangsspezifische Bewertung sowie in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung auf S. 107 werden direkte Betroffenheiten mit dem Küsten- und Hochwasserschutz (Aussage der Gutachten: ...“ möglichen Trassen liegen allesamt mehr als 750 Meter von der Küste entfernt“) verneint. Diese Aussage ist nicht korrekt. Die Halbinsel Großenbrode hat eine Breite von durchschnittlich knapp 2.500 Metern. Abbildung 1 der Unterlagen des Raumordnungsverfahrens zeigt, dass ein erheblicher Teil des Untersuchungskorridors (der Nord- bzw. Nordwestbereich insgesamt) an der Küste bzw. im Wasserbereich liegt. In diesen Bereichen befinden sich durchaus Hochwasserschutzanlagen (Regionaldeiche) der Gemeinde Großenbrode.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass erhebliche Teile des Gemeindegebietes im hochwassergefährdeten Bereich liegen. Auf die **Broschüre der Landesregierung SH aus dem Jahre 2008 „Sturmflut – wat geht mi dat an“** mit der Anlage Abbildung der hochwassergefährdeten Bereiche in Großenbrode wird verwiesen.

**Die Gemeinde Großenbrode fordert eine Untersuchung und Neubewertung der Aussagen zum Küsten- und Hochwasserschutz. Außerdem wird eine eingehende Untersuchung und Neubewertung im Hinblick der geplanten Querung durch die hochwassergefährdeten Bereiche der Gemeinde Großenbrode gefordert.**

## II.10

### **Verkehrliche Erschließung der Anliegergemeinden**

#### Ziff. 4.2.9

Das Gutachten versucht lediglich die Folgen der Verlegung des jetzigen Haltepunktes Großenbrode an die Trassenvariante zu bewerten. Danach soll sich die Zahl der Ein- und Aussteiger verringern.

Gemeindliche Entwicklungsmöglichkeiten einer Haltepunktverlegung an die Trassenvariante werden nicht aufgezeigt und nicht bewertet; wie z.B.

verbesserte Anbindungsmöglichkeiten aus den Bereichen Heiligenhafen, Neukirchen, Klaustorf und Lütjenbrode

Möglichkeiten der Gemeindeentwicklung durch einen Wegfall der jetzigen Zerschneidung des Ortes durch die Bestandsstrecke

Aufwertung des jetzigen Ortseinganges „Bahnhof Großenbrode“ (verwilderte und heruntergekommene Anlagen

Wegfall der bereits jetzt sehr langen Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen Strandstraße und Pomosin/Von-Herwarth-Straße

Entwicklungsmöglichkeiten eines professionellen Shuttle-/Zubringerdienstes an den Südstrand, die verschiedenen Ortsteile und die umliegenden Kommunen.

**Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die sehr einseitige Untersuchung im Sondergutachten verkehrliche Erschließung der Gemeinde zugunsten des Haltepunktes an der Bestandstrecke. Entwicklungspotentiale z.B. durch Einrichtung eines Shuttleverkehrs in die Gemeinde bzw. in die Region und deren Ausbaumöglichkeiten werden nicht erwähnt. Die Untersuchung zur verkehrlichen Erschließung ist grundlegend zu überarbeiten. Eine Verlegung des Haltepunktes in Großenbrode wird für die Gemeinde kein Problem darstellen. Der jetzige Bahnhof liegt ebenso wenig zentral.**

**Weiter wird beanstandet, dass gemeindliche Entwicklungsmöglichkeiten der verkehrlichen Anbindung infolge des Wegfalls der Bestandstrasse nicht untersucht und bewertet werden.**

#### **Ziff. 6.1 Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen**

siehe bitte oben, unter **Schrankenschließzeiten/Bahnübergänge**

**Die Gemeinde verweist auf ihre vorstehende Stellungnahme zum Sondergutachten Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung (Ziff. 4.3.2).**

Abschließend muss zur Untersuchung des Haltepunktes Großenbrode auf den Bericht in den Lübecker Nachrichten vom 07.03.2013 hingewiesen werden, in diesem Bericht wird das Gelände der Vorhabenträgerin als optischer Schandfleck am Ortseingang von Großenbrode bezeichnet. Bemühungen der Gemeinde zur Besserung der Verhältnisse sind bisher leider ohne Erfolg geblieben. Die Schaffung eines neuen Haltepunktes an der Trassenvariante kann somit für die Nutzer/innen der DB nur förderlich sein.

**siehe bitte Anlage Bericht Lübecker Nachrichten vom 07.03.13 „Großenbroder Bahnhof „Optisch ist es ein Schandfleck“**

## II. 11

### **Sondergutachten Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung**

#### **Ziff 4.3.2 Aussagen zum Straßenverkehr in den Gemeinden und Konsequenzen aus der Verlegung von Bahnhöfen und Haltepunkten**

S. 75/S. 81 ebenso Tabelle auf S. 80

Das Erfordernis der Errichtung von Straßenüberführungen bzw. Straßenneubauten durch eine „Ersatzbauwerk“ der BÜs Strandstraße und Pomosin/Von-Herwarth-Straße wird genannt. Nähere Einzelheiten dazu gibt es nicht.

Unter Ziff. 5.2.6.2.2. Zwischenvergleich 4.c der Variante 4.c.2 (Bestandstrecke) sowie unter Ziff. 5.2.1.3 Zerschneidungs- und Barriereeffekte durch erhöhten Zugverkehr in der Sonderuntersuchung Tourismus werden die negativen Folgen der Beibehaltung der Bahnübergänge bewertet.

**Die Gemeinde beanstandet, dass die Sondergutachten nicht aufeinander abgestimmt sind und unterschiedliche Aussage treffen. Im Sondergutachten gemeindliche Entwicklung fehlen außerdem Aussagen und Bewertungen des Ersatzbauwerks (einschließlich Anbindungen) für die wegfallenden Bahnübergänge. Dieses gilt auch über die Zukunft der Nutzung wegfallender Anbindungen. Diese Bewertungen sind zu ergänzen.**

#### **4.4 Finanzielle Betroffenheit der Kommunen durch Anpassung der Bahnübergänge gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz**

Die Kosten für die Anpassung der Bahnübergänge (BÜs) werden mit durchschnittlich 450.000,- € angegeben. An den Herstellungskosten sind die Gemeinde als Straßenbaulaststräger mit einem Drittel beteiligt.

Eine teilweise Refinanzierung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist bis zum Jahre 2019 befristet.

Angaben zur Beschreibung und Bewertung der finanziellen Auswirkungen auf die einzelnen Varianten in den betroffenen Gemeinden werden nicht gemacht.

**Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die fehlenden Angaben. Das Ersatzbauwerk (Ziff 4.3.2.) und dessen Anbindungen und mögliche Auswirkungen sind zu definieren und zu bewerten. Es wird gefordert, diese Angaben kurzfristig zu ergänzen; insbesondere auch im Hinblick auf die Ausführungen zu Ziff. 4.7 (Bewertung sozialer Fragen beim Trassenbau: Demographie und Gender-Fragen (s. Seiten 85 – 87). Die von den Straßenbaulastträgern zu tragenden Kosten der Varianten nach dem EKrG sind wesentlich für die Finanzplanungen der Gemeinde der kommenden Jahre. Im Hinblick auf die Darstellung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme sind diese Kosten ebenso darzustellen.**

#### **Ziff 4.6 Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung Gefahrguttransporte und Krisenmanagement der Kommunen**

Die Auswirkungen auf die gemeindlichen Kosten sind zu definieren und zu bewerten. Auch

wenn die DB für die Feuerwehren kostenfreie Seminare anbietet, bedeutet deren Teilnahme eine wesentliche zusätzliche Belastung sowie zusätzliche Verantwortung für das Ehrenamt.

**Die Auswirkungen auf die gemeindlichen Kosten und die zusätzlichen Belastungen des Ehrenamtes Freiwillige Feuerwehr sind zu definieren und zu bewerten. Dabei ist zu berücksichtigen und zu bewerten, dass die Bestandstrecke mitten durch den Ort und unmittelbar entlang eines Wohngebietes verläuft.**

**In Anbetracht der zu erwartenden Schrankenschließungszeiten (gerechnet auf die mögliche Höchstbelastung der Strecke und der maximalen Zuglängen) bleibt die Einhaltung der Rettungsfristen durch den Vorhabenträger nachzuweisen und zu belegen. Dieses gilt auch für die Erarbeitung von Evakuierungsplänen betroffener Ortsteile.**

## **II.12**

**Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ((Ziff. 7.2 Wirtschaftliche Vorzugsvariante aus UVS und RVU Band 1 S. 842 ff)**

**Die Gemeinde Großenbrode fordert, die Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Kosten und der Folgekosten vorzunehmen.**

**In die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Maßnahme sind die Kosten für die Ertüchtigung der FSB (dauerhafte Belastungsfähigkeit) mit den herzustellenden Anbindungen von Großenbrode und Fehmarn einzubeziehen. Hierin einzubeziehen sind ebenso die finanziellen Auswirkungen der Zukunft und Nutzung der vorhandenen FSB.**

**Die Kosten für die Kommunen (siehe nachstehend) sind in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen einzubeziehen, beispielhaft werden aufgezählt:**

**Die Wertminderungen der Grundstücke der privaten Eigentümer, Gewerbebetriebe und der Kommunen sind festzustellen und in die Berechnungen einzubeziehen.**

**Daneben ist die Preisentwicklung für landwirtschaftliche Flächen darzustellen (Mehrkosten bei Erwerb von Ausgleichsflächen für die öffentliche Hand oder bei Erwerb von Wege- und Straßenflächen).**

**Die prognostizierten Einnahmeausfälle im Tourismus (z.B. infolge Lärm, Schrankenschließungszeiten, Verbauung der Landschaft durch Lärmschutzwände, Gefahr des Status Ostseeheilbad) für die Gemeinden, für die Gewerbebetriebe und die privaten Vermieter sind festzustellen und in die Berechnungen einzubeziehen. Hierzu zählt auch ein künftig erforderlicher erhöhter Werbeaufwand .**

**Die Gemeinde Großenbrode beanstandet die fehlenden Angaben der Kosten für die Anpassung der Bahnübergänge auch im Hinblick zu einem Ersatzbauwerk (Zff 4.3.2. gemeindliche Entwicklung) und dessen Anbindung und fordert diese Angaben**

kurzfristig zu ergänzen. Die von den Straßenbaulastträgern zu tragenden Kosten der Varianten nach dem EKrG sind wesentlich für die Finanzplanungen der Gemeinde der kommenden Jahre. Im Hinblick auf die Darstellung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme sind diese Kosten ebenso darzustellen.

#### **Ermittlung der Kosten des Ausbaus des kommunalen Rettungswesens (Krisenmanagement, Gefahrguttransporte)**

Die Auswirkungen auf die gemeindlichen Kosten und die zusätzlichen Belastungen des Ehrenamtes der Freiwilligen Feuerwehr sind zu definieren und zu bewerten. Dabei ist zu berücksichtigen und zu bewerten, dass die Bestandstrecke mitten durch den Ort sowie unmittelbar an einem Wohngebiet mit drei Sportboothafenanlagen und einem Industriegebiet verläuft.

#### **Bewertung der Kosten Wartezeiten Schrankenschließungen**

Die Wartezeiten bei Schrankenschließungen sind zu errechnen (Verlustzeiten für Zulieferer, Kunden, Privatleuten usw.). Auf diesen Zeiten basierend, sind die Kosten der Wartezeiten für den beruflichen und den privaten Verkehr zu errechnen.

#### **Ermittlung des vermehrten CO<sub>2</sub> Ausstoßes**

Der vermehrte CO<sub>2</sub> Ausstoß durch Anhalten, Zünden der Motoren ist entsprechend der Schrankenschließungszeiten zu ermitteln und darzustellen.

#### **Bewertung Kosten Industriebetrieb CP-Kelco Großenbrode**

Der im Gemeindegebiet gelegene Industriebetrieb CPKelco gibt eine eigene Stellungnahme im ROV ab. Diese wird von der Gemeinde Großenbrode vollinhaltlich unterstützt. Betriebliche Einschränkungen des Betriebes und seiner Arbeitnehmer/innen infolge des künftigen Ausbaus der Schienenanbindung dürfen nicht entstehen.

## **II.13**

#### **Zusätzliche Stellungnahme der von der Gemeinde beauftragten Rechtsanwaltskanzlei Günther Partnerschaft aus Hamburg**

Die Gemeinde Großenbrode weist zusätzlich und ergänzend auf die im Auftrag der Gemeinde gefertigte Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren der Rechtsanwaltskanzlei Günther Partnerschaft aus Hamburg hin.

**Die Gemeinde Großenbrode fordert, sofern die Raumunverträglichkeit der Planungen nicht festgestellt wird, im weiteren Verlauf des Verfahrens über Anhörungen und dergleichen weiterhin am ROV beteiligt zu sein.**