

Sehr geehrter Herr Haase,

vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen. Zu den dortigen Anregungen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Die Anregung 1 enthält zwei separate Eingaben.

- a. Die zunächst erwähnte Lenkung der Verkehre in der Stadt lässt sich grundsätzlich als Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft einordnen. Es werden allerdings auch überörtliche Aspekte berührt, da sich der Aspekt speziell auf Durchgangsverkehre auch in Richtung der Hansestadt Hamburg bezieht. Ob und inwieweit hier bereits Abstimmungen erfolgt sind und was die Regionalplanung für Vorgaben hat, müsste deshalb berücksichtigt werden.

In der Sache wäre zu untersuchen, ob und inwieweit der Brückenbau am braunen Hirsch zu mehr Durchgangsverkehr führt und welche Belastungen sich daraus ergeben. Die Planung selbst ist hier bei erster Sicht plausibel am Bedarf orientiert. Der Ersatz des Bahnübergangs dürfte aufgrund der Vermeidung von Staus zudem auch gewisse Entlastungen mit sich bringen.

Sollte je nach Ergebnis dieser Überlegungen eine Einwendung erhoben werden, die ein Verkehrskonzept fordert, ist schließlich damit zu rechnen, dass das Eisenbahn-Bundesamt darauf verweisen wird, dass die Planfeststellung das Bauwerk erfasst, nicht jedoch die Steuerung der Verkehrsströme für das weitere Gemeindegebiet. Voraussichtlich wird die Behörde darauf verweisen, dass die Stadt diese Ströme in eigener Kompetenz regeln kann.

- b. Der zweite Aspekt betrifft die Erforderlichkeit der Planung bzw. der gewählten Planungsalternative. Da die Stadt Ahrensburg wie bereits ausführlich erörtert in verschiedenen Aspekten von der Planung betroffen ist, dürfte das durchaus als Gesichtspunkt anzunehmen sein, der im Rahmen einer Einwendung der Stadt und erst Recht als Träger öffentlicher Belange eingebracht werden könnte.

In der Sache ist ein Vergleich der jetzigen Situation mit dem geplanten Ausbau ein zutreffender Ansatz. Eine Gegenüberstellung ist dem Erläuterungsbericht deshalb auch bereits zu entnehmen, jedenfalls soweit dieser die Vorteile der Planung gegenüber der hypothetischen Situation ohne ihre Umsetzung betrachtet (unter 2.3.3). Zusammengefasst stehen danach bei der Umsetzung der Planung mehr Trassen zur Verfügung. Insbesondere sind häufigere S-Bahn-Verbindungen möglich (S. 31). Zur Fahrdauer haben wir in der Kürze der Zeit keine Feststellungen finden können. Es erscheint insgesamt jedoch plausibel, dass die Planung zu deutlichen Verbesserungen für den Nah- und Regionalverkehr führt. Konkrete Zweifel daran konnten wir der Anregung nicht entnehmen.

2. Die Anregung 2 bezieht sich auf 8 verschiedene Aspekte.

- a. Der erste Aspekt spricht den Schutz des FFH-Gebietes 2327-301 an. Da es dabei um den Schutz der örtlichen Umwelt geht, lässt sich das durchaus als Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft einordnen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bestätigt nicht die Annahmen des Bürgers, das Gebiet werde stark beeinträchtigt (UVS Erläuterungsbericht, S. 138), was durchaus zu hinterfragen ist. Im Vorfeld hatten wir auch bereits diskutiert, ob die UVP nicht ggf. zu kurz greift, da sie aus 2016 stammt. Hinsichtlich der Kammmolche findet sich sogar ein Bezug auf eine Kartierung aus 2004. Ob und inwieweit die Grundlage der Bewertung noch hinreichend

aktuell ist, können wir nicht bewerten. Konkrete Anhaltspunkte für jüngere Entwicklungen, die die UVP noch nicht berücksichtigt, wären natürlich hilfreich.

Aus rechtlicher Sicht lässt sich unabhängig davon nicht pauschal sagen, dass Flora und Fauna den Mobilitätsansprüchen vorgehen müssen. Sogar wenn man zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes gelangt, kann ein Eingriff nach § 34 BNatSchG zulässig sein. Mit dem klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene werden mit der Maßnahmen Ziele verfolgt, die grundsätzlich durchaus tauglich für eine solche Rechtfertigung sind (sehr knapp dazu der Erläuterungsbericht auf S. 148).

- b. Der zweite Aspekt wendet sich gegen Umsiedlungen geschützter Tiere. Das kommt wiederum als Aspekt der örtlichen Umwelt in Betracht.

Im hier maßgeblichen dritten Planfeststellungsabschnitt konnten wir allerdings keine solche Umsiedlung finden.

- c. Der dritte Aspekt spricht sich für die Vermeidung von Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt aus, was sich wiederum als Frage des örtlichen Umweltschutzes einordnen lässt.

In der Sache konnten wir den Unterlagen (insbesondere 9.4.4 des Erläuterungsberichts, Unterlagen 19.1 und 29) eine Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Grundwasser entnehmen, die bei erster Sicht plausibel erscheint. Es wären wiederum konkrete Anhaltspunkte dafür hilfreich, dass diese Bewertungen Unzulänglichkeiten aufweisen. Ansonsten könnte natürlich die Forderung sehr allgemein eingebracht werden.

- d. Der vierte Aspekt spricht mit dem Natur- und Grabungsschutzgebiet ebenfalls die örtliche Natur, Landschaft und kulturelle/historische Gesichtspunkte an, die sich dem Zuständigkeitsbereich der Stadt zuordnen lassen.

Ob und inwieweit Bauwerke auf das notwendige Minimum beschränkt werde, können wir nicht bewerten. Die Forderung auf einen Verzicht von Gründungspfählen, die man durchaus entsprechend auf jegliche Baumaßnahme erweitern könnte, ist grundsätzlich nachvollziehbar.

- e. Welche Brücke mit den fünften Aspekt gemeint war, konnten wir nicht genau identifizieren. Soweit davon wieder die vorgenannten Aspekte berührt wären, dürfte sich das jedenfalls der Zuständigkeit der Stadt zuordnen lassen.

Es müsste in der Sache genauer ermittelt werden, welche Alternativen zu den Brückenbauwerken in Betracht kommen. Bahnüber- oder unterführungen sind zumeist unvergleichlich teurer und häufig insbesondere mit zusätzlichen Eingriffen u. a. in das Grundwasser verbunden.

- f. Der Erhalt der Verbindung beim Brinckmann ist als Aspekt des kommunalen Verkehrsplanung und Planungshoheit deutlich im Schutzbereich der Selbstverwaltung der Stadt anzusiedeln. Zudem ist nach dem Erläuterungsbericht (3.6.4) der Betriebsdienst der Stadt betroffen.

Eine Fußgänger- und Radfahrbrücke im Bereich des aktuellen Bahnübergangs ist offenbar nicht betrachtet worden. Die Vor- und Nachteile und die Realisierbarkeit können wir nicht bewerten. Bei erster Sicht erscheint pausibel, dass diese Variante in die Betrachtungen hätte einbezogen werden müssen.

- g. Bei den siebten Aspekt gehen wir davon aus, dass es wiederum um die Schonung des Natur- und Grabungsschutzgebietes und des FFH-Gebietes geht, die sich in die Zuständigkeit der Stadt einbeziehen lassen.

Sollte sich die Einwendung gegen die Personenunterführung im Bereich des neuen S-Bahnhofs aussprechen, dürfte das der Erschließung des Bahnhofs und der mit der Personenunterführung zu gewährleistenden Wegeverbindungen (Erläuterungsbericht, 5.2.5) nicht entsprechen.

- h. Die vorgenannten Gesichtspunkte betreffen auch den achten Aspekt (keine Verbindung zum Kuhlenmoorweg).

- 3. Anregung 3 enthält die Forderung nach einer genaueren Betrachtung der Entlastung der Bestandsstrecke bei einem Ausbau im Bereich Lübeck – Büchen – Lüneburg. Es geht dabei wiederum um die Erforderlichkeit des Vorhabens und im weiteren Sinne auch um die Verkehrsbelastung, die insbesondere mit Lärmimmissionen im Stadtgebiet verbunden ist. Ersteres betrifft allgemein die Beeinträchtigungen der Stadt und letzteres könnte die Planungshoheit der Stadt berühren, sodass sich der Aspekt in der Zuständigkeit der Stadt befinden dürfte.

In der Sache enthält der Erläuterungsbericht genauere Ausführungen zum Thema (S. 30 – 39). Diese sind zumindest plausibel, bleiben uE allerdings durchaus etwas undeutlich bei der Frage, welche Entlastung genau bei einem Ausbau Richtung Lüneburg möglich wäre. Eine genauere Darstellung kann somit durchaus erfragt werden.

- 4. Die Anregung 4 mit dem Wunsch nach einem Angebot für die „letzte Meile“ zur Bahn lässt sich den Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft der Stadt zuordnen.

Die Überlegung dürfte allerdings wiederum eine Planung betreffen, die nicht Teil der auf die Betriebsanlagen der Eisenbahn bezogenen Planfeststellung ist. Wir können deshalb nicht erkennen, dass sich der Aspekt als Teil einer Einwendung anbietet.

- 5. Die Anregung 5 betrifft mit dem Schutz des Ortsbildes und (zugleich) vor Lärm Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft, sodass eine Zuständigkeit gegeben ist.

Inhaltlich dürfte sie hinsichtlich des Lärmschutzes bei Vermeidung einer Beeinträchtigung des Ortsbildes vollständig auf der hiesigen Linie liegen. Insoweit prüfen wir aktuell noch, inwieweit dazu Einwendungen zu erheben sind. Insbesondere kommen noch andere technische Lösungen (z. B. das Besonders Überwachte Gleis oder der von Ihnen im Vorfeld bereits erwähnte transparente Lärmschutz) in Betracht. Die Forderung ist jedenfalls dem Grunde nach nachvollziehbar.

Soweit zugleich eine Geschwindigkeitsreduktion gefordert wird, können wir die praktischen Auswirkungen auf die Lärmemissionen in der Kürze der Zeit nicht bewerten. Voraussichtlich werden Vorhabenträgerin und Eisenbahn-Bundesamt einwenden, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen die Kapazitäten verringern, deren Schaffung das Vorhaben gerade dient. Eine Prüfung der Vor- und Nachteile einzufordern, ist wiederum nachvollziehbar.

Gerne stehen wir für eine Rücksprache zu den genannten Gesichtspunkten sowie möglichen weiteren Einwendungen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

- Dr. Uhlenhut -
Rechtsanwalt

BSU Legal

Hansastr. 44
D-44137 Dortmund

bsu-legal.de

Telefon +49 231 534 526 0
Telefax +49 231 534 526 10

mail@bsu-legal.de

Brauner Schurgers-Brauner Uhlenhut Rechtsanwälte PartGmbH (BSU Legal) ist eine Partnerschaftsgesellschaft mit beschränkter Berufshaftung nach den gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland – AG Essen PR 3676

Diese Nachricht (inklusive aller Anhänge) ist vertraulich. Sie darf ausschließlich durch den vorgesehenen Empfänger gelesen, kopiert oder genutzt werden. Sollten Sie diese Nachricht versehentlich erhalten haben, bitten wir, BSU Legal (durch Antwort-E-Mail) hiervon unverzüglich zu informieren und die Nachricht zu löschen. Jede unerlaubte Nutzung oder Weitergabe des Inhalts dieser Nachricht, sei es vollständig oder teilweise, ist untersagt. Bitte beachten Sie, dass E-Mail-Nachrichten an BSU Legal nicht für fristgebundene Mitteilungen geeignet sind. Fristgebundene Mitteilungen sind ausschließlich per Post oder per Telefax zu übersenden.

This message (including any attachments) is confidential and may contain sensitive and/or privileged material. It may be read, copied and used only by the designated recipient. If you have received this message in error please contact BSU Legal (by e-mail reply) immediately and delete this message. Any unauthorised use or disclosure of the contents of this message in whole or in part is strictly prohibited. Please note that messages subject to a deadline are not suitable to be sent to BSU Legal by e-mail. Please send such messages exclusively by mail or by telefax.