

**Planfeststellungsverfahren für die BÜ-Beseitigungsmaßnahme „Friedrichsruh L 208“
in Bahn-km 259,785 (Planänderung)**

Niederschrift

über den Erörterungstermin am 22. Oktober 2003
um 9.30 Uhr im Sport- und Jugendheim Aumühle

Teilnehmende: siehe Anlage

Der Verhandlungsleiter begrüßt die Erschienenen und stellt die anwesenden Behördenvertreter vor. Er weist auf die Nichtöffentlichkeit der Sitzung hin. Pressevertreter sind nicht anwesend. Die Einwander erklären sich mit der Grundsatzerklärung einverstanden.

Die Problematik der Variantenwahl wird wie folgt erörtert:

Herr Weule weist anhand eines historischen Planes auf die massiven Umgestaltungen der Landschaft vor 150 Jahren hin. Herr Weule weist weiter darauf hin, dass bereits im Jahre 1912 auf historischem Weg eine an die Topographie angepaßte Trasse mit Straßenunterführung geplant war, die auch im Jahre 1939 kurz vor der Ausführung stand, jedoch kriegsbedingt nicht verwirklicht wurde.

Herr Weule legt dar, warum nach seiner Auffassung die Kosten, die für die Variantenauswahl ebenfalls Bedeutung haben, nicht plausibel dargelegt wurden. Insbesondere die genannten 20 Mio. Euro für die Variante IVa ist nicht plausibel, weil hier z.B. nunmehr ein aufschwimmischerer Trog als erforderlich angesehen wurde. Herr Weule weist in diesem Zusammenhang auf den Ausbau der Linie A 2 in Norderstedt auf einer Strecke von 3 km hin, bei der ein U-Bahn-Tunnel gebaut wurde. Die für die Variante IVa genannten Probleme wie z.B. anliegendes Grundwasser bestanden dort auch. Insgesamt sind für dieses Bauvorhaben Gesamtkosten von 165 Mio. DM entstanden. Daher ist die aufgestellte Kostenermittlung nicht plausibel.

Herr Weule weist im Hinblick auf die Plausibilität der Kostenermittlung auf andere vergleichbare Bauvorhaben hin: So sei im Bereich Schwarzenbek in der Grabauer Straße 1 km Trog inkl. Grunderwerb und einer Straßenüberführung für 28 Mio. DM gebaut worden und in Wohltorf im Eichenweg 400 m Trog mit Straßenüberführung für 17 Mio. DM. Daher seien die genannten 20 Mio. Euro für die Variante IVa nicht nachvollziehbar.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass die von Herrn Weule genannten Kosten mit diesem Bauvorhaben nicht vergleichbar seien, weil es sich um Bauvorhaben aus unterschiedlichen Zeiten handele. Der Vorhabenträger hat seiner Kostenermittlung die AKS 85 als einheitliches Kostensystem zugrunde gelegt. Der Vorhabenträger erklärt weiter, dass die Variante IVa länger in der Senke laufe als die Variante IV, die eine maximale Steigung von 9 % ausnutzt. Dadurch ergebe sich infolge des längeren Einschnittes der Variante IVa ein im Vergleich zu der Variante IV höherer Flächenverbrauch bei der Variante IVa. Eine Tunnellösung würde infolge der Schneisenbildung einen stärkeren Eingriff in das Landschaftsbild darstellen.

Der Vorhabenträger erläutert die Auswirkungen der Variante IVa auf die Schutzgüter. Das Schutzgut Mensch sei im Vergleich zur Variante IV nur in geringer Weise anders betroffen. Im Hinblick auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere stellt die Variante IVa im Vergleich zur Variante IV aufgrund der Zerschneidungswirkung einen stärkeren Eingriff dar. Im Hinblick auf das Schutzgut Boden stellt die Variante IVa im Vergleich zu der Variante IV ebenfalls ein höheres Risiko dar, weil der Bodenverbrauch höher sei. Im Hinblick auf das Schutzgut Wasser ergeben sich bei beiden Varianten – im Gegensatz zu den ursprünglichen Annahmen der UVS – keine erheblichen Auswirkungen. Diese Abweichung zu der ursprünglichen UVS habe jedoch keine Auswirkungen auf die Reihenfolge bei dem Variantenvergleich. Im Hinblick auf das Schutzgut Landschaftsbild/Kulturgüter ergeben sich ebenfalls keine wesentlichen Abweichungen gegenüber der Variante IV. Zusammenfassend weist die Variante IVa ein höheres ökologisches Risiko als die Variante IV auf.

Der Vorhabenträger sieht keine Veranlassung, seine Gesamtabwägung aufgrund des angestellten Variantenvergleiches zu verändern.

Herr Weule bemängelt, dass die Kosten sowie verkehrliche Aspekte in die UVS nicht eingestellt wurden.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass die Einstellung der Kosten und der sonstigen verkehrlichen Auswirkungen in einem nachfolgenden Schritt der UVS folgen werden.

Herr Weule beantragt, ihm einen Höhen- und Lageplan 1 : 2.000 zur Verfügung zu stellen.

Der Vorhabenträger sichert dies zu. Er wird einen Lageplan direkt an Herrn Weule senden. Weiteren Erörterungsbedarf sieht der Vorhabenträger jedoch nicht. Der Vorhabenträger geht

davon aus, dass methodisch korrekt ein Vergleich zwischen der Variante IV und der Variante IVa dargestellt wurde; dieser jedoch nicht zu einer Änderung der Auswahl führen würde.

Herr Seibt bemängelt für den BUND, dass in die Diskussion der Varianten nicht der Aspekt eingestellt wurde, dass der Sachsenwald das größte zusammenhängende Waldgebiet in Schleswig-Holstein darstelle und daher die Zerschneidungswirkung infolge der gewählten Variante nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Herr Seibt bemängelt weiter, dass in die vorgestellte Planung nicht die Vorbelastungen aus anderen Verkehrsvorhaben mit eingestellt wurden. Die verschiedenen Verkehrsvorhaben dürften im Hinblick auf die Zerschneidungswirkung nicht isoliert betrachtet werden, sondern müssten mit berücksichtigt werden. Die Variante VI bewirke eine größtmögliche Zerschneidung des zusammenhängenden Waldgebietes. Herr Seibt wendet ein, dass insbesondere auch die Dimensionierung der Brücke sowie der Lkw-gerechte Ausbau der Straße insbesondere zu mehr Lkw-Verkehr führe. Die Dimensionierung der Brücke hätte daher ebenfalls in die Variantenauswahl mit eingestellt werden müssen.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass er zur Kenntnis nehme, dass die gewählten Untersuchungsmethoden nicht kritisiert worden seien. Er steht zu, dass der Lkw-Verkehr infolge der Baumaßnahme zunehmen werde. Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigen diese Zunahme des Lkw-Verkehrs. Es sei auch geprüft worden, den hierin liegenden Konflikt durch andere Maßnahmen zu lösen. Hierzu ist vorgesehen, entsprechend den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen an zwei Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen zu gewähren. Auf Vorhalt erklärt der Vorhabenträger, dass die UVS die eintretende Zerschneidungswirkung berücksichtige. Aus der UVS ergebe sich, dass die Variante VI die relativ größten Zerschneidungswirkungen aufweise. Der Vorhabenträger erklärt weiter, dass die geplante neue Straßenführung Gebiete berühre, die nach heutigem Stand ökologisch nicht so wertvoll sind wie der Bereich der bestehenden L 208. Dies sei allerdings nur ein Gesichtspunkt, unter dem die Variantenauswahl in der UVS erfolgte.

Herr Seibt erklärt für den BUND, dass diese Darstellung verharmlosend wirke. Die geplante Baumaßnahme stelle sehr wohl eine Zerschneidung eines zusammenhängenden Waldgebietes dar, welches in der Zukunft durchaus einer Aufwertung zugänglich sei. Er weist insbesondere darauf hin, dass die gewählte Variante im Vergleich zu den anderen Varianten die größte Zerschneidungswirkung habe. Herr Seibt ist der Auffassung, dass die Zerschneidungswirkung der Variante VI in der UVS im Hinblick auf die Variantenauswahl nicht mit ausreichender Bedeutung in die Gewichtung mit einbezogen wurde.

Herr von Berger schließt sich für den Verein Rettet den Sachsenwald e.V. und dem NABU dem an und ergänzt, dass von der geplanten Gesamtmaßnahme an der Strecke Hamburg – Berlin 125.000 Menschen betroffen seien im Gegensatz zu einer Anzahl von 1.000 Betroffenen auf einer alternativen Trassenführung (parallel A 25). Die Interessen der an der derzeitigen Trasse wohnenden Menschen werden nicht ausreichend berücksichtigt. Im übrigen sei die Variantenauswahl fehlerhaft, weil u.a. die Schallauswirkungen, die von dem durch das

Brückenbauwerk höhergelegten Verkehr ausgehen, nicht Eingang in die Variantenauswahl der UVS gefunden haben. Weiterhin sei die Variantenauswahl fehlerhaft, weil durch den Bau des Straßendamms eine massive Bodenverdichtung und Abschottung der ökologischen Bedingungen rechts und links des Damms besonders im Bereich der Schwarzen Au erfolgen werde. Der Bereich Kupferteich und Schwarze Au stellen ökologisch höchstwertige Bereiche dar. Unter anderem tritt dort der Fischreiher, Seeadler, Eisvogel und Kranich auf. Des weiteren wird festgestellt, dass die Liste der Europäischen Kommission nicht vollzählig auf die gefährdeten Vogelarten erfaßt worden sind. Im übrigen berücksichtige die Variantenauswahl ebenfalls nicht die kulturhistorische Bedeutung des Ortes. Durch die Zerschneidung des Ortes sowie dessen Modernisierung wird das historisch gewachsene Gesamtbild des Ortes zerstört.

Herr Röseler betont, dass durch das Brückenbauwerk und dem hiermit verbundenen Damm ein Wildwechsel in dem Bereich des Damms nicht mehr möglich sei.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf: Hinsichtlich der geäußerten Kritik an der Bewertung der Zerschneidungseffekte der unterschiedlichen Varianten hält der Vorhabenträger weiterhin an seiner in den Planfeststellungsunterlagen getroffenen Aussagen fest. Die Kritik an der Bewertung Schutzgut Mensch, Lärmentwicklung weist der Vorhabenträger zurück. Sämtliche Varianten wurden hinsichtlich des Schutzgut Mensch, Schall auf vergleichbarer Ebene untersucht. Dies wurde insbesondere im heutigen Termin verdeutlicht anhand der Untersuchungsergebnisse hinsichtlich der Variante IVa. Hinsichtlich der Vogelarten der Roten Liste verweist der Vorhabenträger auf seinen faunistischen Fachbeitrag einerseits und seine Abschätzung der FFH-Verträglichkeit, welche dem NABU auch vorgelegen hat andererseits. Den Vorwurf, dass die Rote-Liste-Arten nicht vollständig erfaßt worden seien, weist der Vorhabenträger zurück. Der Vorhabenträger ergänzt, dass in dem Bereich südlich der Bahntrasse keine Dammlage geplant sei. Daher sei dort die angesprochene erhöhte Trennungswirkung tatsächlich nicht vorhanden. Nördlich der Eisenbahntrasse trennt die dort vorhandene Dammlage Siedlungsgebiete von einem Talbereich der Schwarzen Au mit nördlich anschließenden Waldgebieten ab. Es ist nicht zu erwarten, dass in diesem Bereich nennenswerter Wildwechsel stattfindet.

Herr Weule verweist auf ein Ergebnisprotokoll des SBA Lübeck vom 13.12.1994. Er ergänzt, dass gegen die Variante 4a nicht spricht, dass der Garten der Bismarck-Stiftung durch diese Variante betroffen ist. Dieser Garten entspricht nicht dem historischen Bestand und ist daher minder schutzwürdig.

Herr Seibt fragt, ob eine andere Trassierung der Variante IVa möglich sei, bei der ein geringerer Bodenaushub anfalle.

Herr Jäckel ergänzt diese Frage dahingehend, dass bereits in der Variante 4 mit einer Steigung von 9 % gerechnet wurde und fragt, warum dies nicht auch bei der Variante 4a möglich sei, um damit einen geringeren Bodenaushub zu erreichen.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass er die von Herrn Weule vorgeschlagene Variante der Variante IVa zugrunde gelegt hatte und nicht verpflichtet ist, eine unbeschränkte Anzahl von

Alternativvarianten durchzurechnen. Er begründet die gewählte Steigung mit Aspekten der Verkehrssicherheit; eine größere Steigung würde zu mehr Kurven führen.

Herr Seibt hält es nicht für plausibel, dass bei der Variante IV eine Steigung von 9 % für vertretbar und verkehrssicher gehalten wurde und dies nicht ebenfalls für die Variante IVa und eine Steigung von bis zu 9 % gelte.

Der Vorhabenträger präzisiert hierzu, dass die Straßenführung den anerkannten Regeln der Technik folge und er keine Planung vorlegen dürfe, die nicht einen optimalen – der erwarteten Verkehrsstärke angepaßten – Verkehrsfluß gewährleiste.

Herr Röseler erklärt hierzu, dass die Einwohner der Gemeinde nach seiner Auffassung kein Interesse an einem optimalen Verkehrsfluß haben, vielmehr liegt es im Interesse der Gemeinde, dass durch die Gestaltung der Straße kein Verkehr „angelockt“ werde.

Der Vorhabenträger sieht sich aus rechtlichen Gründen gehindert, eine derartige Planung vorzulegen.

Herr von Berger weist darauf hin, dass bei einer Tunnellösung (die dann sinnvollerweise aus einem kombinierten Fahrrad-/Fußgänger- und Kfz-Tunnel bestehen würde) Vorteile im Hinblick auf die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer auftreten würden und ein derartiger Tunnel weiterhin auch im Hinblick auf entstehende Unterhaltsaufwendungen günstiger sein wird.

Die Problematik der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens wird wie folgt erörtert:

Die durch das Vorhaben ausgelösten Pkw- und Lkw-Verkehre wurden bereits ausreichend erörtert.

Herr Jäckel gibt zu bedenken, dass die L 208 in dem Bereich nördlich des Ortsteils Friedrichsruh sowie in dem Bereich zwischen Holzhofkreuzung und Kröppelshagen nach seiner Auffassung schon derzeit nicht für schweren Lkw-Verkehr geeignet sei: So finden sich im Bankett regelmäßig Spuren von schweren Lkw, die auf das Bankett ausweichen mußten. Herr Jäckel hat Bedenken, dass im Bereich der Straßenüberführung bis zum Sägewerk generell 70 km/h gefahren werden, weil hier eine geschlossene Ortschaft nicht erkennbar sei. Herr Seibt ergänzt diesen Vortrag dahingehend, dass nach allgemeiner Lebenserfahrung Geschwindigkeitsbegrenzungen von einer großen Zahl von Kraftfahrzeugführern nicht eingehalten werden und fragt, welche Geschwindigkeiten dem Lärmgutachten zugrunde liegt: die tatsächlich gefahrenen oder die rechtlich zulässigen. Herr Seibt meint, dass die bauliche Gestaltung der Variante VI dazu führen wird, dass die Geschwindigkeiten in besonderem Maße nicht eingehalten werden.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass für das Lärmgutachten die rechtlich zulässigen Geschwindigkeiten zugrunde gelegt werden. Im Hinblick auf die angesprochene Nichteignung der L 208 für den schweren Lkw-Verkehr erklärt der Vorhabenträger, dass die L 208 in dem angesprochenen Bereich keinen Verkehrsbeschränkungen unterliege. Für den Bereich nördlich der Bahnstrecke hat der Vorhabenträger dies selbst untersucht.

Herr Weule gibt zu bedenken, dass das Dachgeschoß des Bismarck-Museums vier Wohnungen enthalte und fragt an, ob dies in dem Lärmgutachten berücksichtigt sei.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass ihm eine Wohnnutzung unbekannt sei; er werde aber entsprechend dem vorliegenden Lärmgutachten passive Schallschutzmaßnahmen für die genannten Wohnungen vorsehen.

Herr Weule erwartet aufgrund des Schwerlastverkehrs Gebäudeschäden in dem Bereich Rosenstraße.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass für diesen Bereich eine Fotodokumentation vor Aufnahme des Betriebes erstellt werde.

Auf Nachfrage erläutert der Vorhabenträger die methodische Handlungsweise der Erstellung der Verkehrsprognose in ihren Grundzügen: Zunächst wurde untersucht, welche Ziel- und Quellverkehre nach Fertigstellung des Bauvorhabens die geplante Trasse benutzen werden. Sodann wurde der sich hieraus ergebende Wert mittels einer Trendprognose (die die bundesweite Zunahme des Verkehrs abbildet und für den Bereich des Pkw-Verkehrs von einer jährlichen Zunahme von 1 % und für den Bereich des Lkw-Verkehrs von einer jährlichen Zunahme von 1,3 % ausgeht) auf den Prognosezeitraum hochgerechnet.

Herr Weule fragt, ob die beabsichtigte Betriebsausweitung der Fürst-Bismarck-Quelle in der Verkehrsprognose bereits Berücksichtigung gefunden hatte.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass die Trendprognose den Verkehrszuwachs bereits abbilde. Auf Vorhalt von Herrn Röseler, der allgemeine Trend von 1,3 % könne den erwarteten Verkehrszuwachs nicht abbilden, erklärt der Vorhabenträger, dass der allgemeine Trend nicht trennscharf einzelne Regionen abbilde. Ein etwaiger Verkehrszuwachs an einer Stelle werde durch entsprechende Verkehrsverluste an anderer Stelle ausgeglichen.

Herr Weule weist darauf hin, dass der prognostizierte Verkehrszuwachs sich negativ auf die bestehenden Verkehre (derzeit vor allem touristisch motivierte Verkehre) auswirke.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die erstellten Gutachten dem derzeitigen Stand der Technik entsprechen.

Herr Weule fordert, die Tragfähigkeit der Straßenüberführung auf 20 t zu begrenzen, um hiermit Schwerlastverkehr zu verhindern.

Der Vorhabenträger verweist auf seine bisherigen Ausführungen.

Herr Weule und Herr Seibt weisen im Hinblick auf die geplante Tunnellösung auf die Belange der Behinderten hin. Herr Weule erleutert anhand des Lageplanes den Weg, den Behinderte im Falle eines Gleiswechselbetriebes nehmen müssten. Dieser Weg ist zwischen den Beteiligten unstrittig. Herr Seibt und Herr Weule halten diese Lösung für Behinderten gegenüber unzumutbar und nicht behindertengerecht. Herr Seibt schlägt vor, an dem Ostende der nördlichen Tunnelunterführung einen Fahrstuhl für Behinderte einzurichten.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass die gewählte Lösung nicht optimal unter dem Gesichtspunkt der Berücksichtigung der Interessen behinderter Menschen sei. Sie sei das Ergebnis eines umfassenden Abwägungsprozesses. Vor allem Gesichtspunkte des Denkmalschutzes sprachen gegen die Anlegung eines Weges parallel zu dem nördlichen Trogbauwerk. Im übrigen sei diese Planung u.a. auch mit der Gemeinde so abgestimmt.

Herr Weule spricht die Problematik des Schienenersatzverkehrs an. Bei der Auswahl der Variante IVa sei die Durchführung des Schienenersatzverkehrs einfacher und führt zu zumutbareren Gehentfernungen.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass der Schienenersatzverkehr durch betriebliche Änderungen auf die neu entstandene Situation reagieren müsse.

Herr Seibt und Herr von Berger fordern für das Regentrückhaltebecken eine biologische Klärstufe, die an das zweite Klärbecken angeschlossen werden soll. Hierdurch soll verhindert werden, dass über den Notüberlauf belastetes Wasser in die Schwarze Au gelangt.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass die UNB ebenfalls die Auffassung vertritt, dass das geplante Versickerungsbecken nicht zu einer Belastung der Schwarzen Au führen wird. Im übrigen trete über den Notüberlauf auch kein vollständig ungeklärtes Wasser aus, sondern bereits vorgereinigtes Wasser.

Nach Erläuterung des Vorhabenträgers über die Vorgehensweise der Amphibienuntersuchung erklären die Anwesenden, dass kein weiterer Erörterungsbedarf in dieser Hinsicht besteht.

Herr Röseler hat die Vermutung, dass eine Tunnellösung, bei der Straßen- und Fußgänger-/Radfahrertunnel zusammengefaßt werden, im Hinblick auf die Kosten der geplanten Variante VI zzgl. FT 4 der Planunterlage (geplanter Fußgängertunnel) entspricht und beantragt, der Vorhabenträger möge die exakten Kostenermittlungen für beide Lösungen vorlegen.

Der Vorhabenträger verweist hierzu auf die Erläuterungen im Erläuterungsbericht, bei denen die Kosten der einzelnen Varianten miteinander in Relation gesetzt worden sind.

Der Verhandlungsleiter lehnt es ab, den Vorhabenträger zu der Vorlage der genannten Kostenermittlungen zu verpflichten. Die vorgelegten Unterlagen sind für die Erörterung ausreichend.

Herr Seibt weist darauf hin, dass die abwägungsrelevante Frage der Kosten der Maßnahme für den Bürger so nicht nachprüfbar sei.

Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis.

Der Verhandlungsleiter schließt die Sitzung um 18.15 Uhr.



- Verhandlungsleiter -



- Schriftführerin -