

[Vorname und Nachname des Absenders]

[Adresse des Absenders]

An das
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover

per E-Mail an: pfa1.2@eba.bund.de

[Hinweis: Die nachfolgende Einwendung ist als Formulierungshilfe gedacht. Im Optimalfall sollte die Einwendung vom jeweiligen Absender individuell überarbeitet werden. Für die eigene Situation unpassende Absätze können gestrichen und stattdessen eigene Argumente ergänzt werden. Nach dieser Überarbeitung muss die Einwendung ausgedruckt und **eigenhändig unterschrieben** werden. Im Anschluss muss die Einwendung **eingescannt und per E-Mail an die o.g. E-Mail-Adresse verschickt werden. Spätestens am 16. Juni 2025** muss die Einwendung bei der o.g. E-Mail-Adresse eingehen.]

[Datum]

Einwendung im Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „ABS/NBS Hamburg - Lübeck - Puttgarden PFA 1.2“, Bahn-km 7,532 bis 23,454 der Strecke 1100 Lübeck - Puttgarden in den Gemeinden Sierksdorf, Scharbeutz, Timmendorfer Strand, Ratekau

Gz.: 581ppa/020-2025#001

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen das o.g. Vorhaben der DB InfraGO AG erhebe ich die nachfolgenden **Einwendungen**. Ich sehe mich durch den geplanten Bau und Betrieb der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (Hinterlandanbindung FBQ) in Planfeststellungsabschnitt 1.2 in meinen subjektiven Rechten verletzt.

1. Meine Betroffenheit

Ich bin [Eigentümer / Mieter / Pächter / ###] [des Grundstücks (Gemarkung, Flur, Flurstück) / der Wohnung / ###] mit der Anschrift [Anschrift]. [Das Grundstück / Die Wohnung / ###] nutze ich [zu Wohnzwecken / als Ferienhaus / als Ferienwohnung / als landwirtschaftlicher Betrieb / als forstwirtschaftlicher Betrieb / ###].

Bau und Betrieb des Vorhabens, dessen Planfeststellung im Abschnitt 1.2 beantragt wird, werden meine rechtlich geschützten Interessen beeinträchtigen. Ich befürchte [einen Wertverlust meines Grundstücks / einen Wertverlust meiner Wohnung / Einbußen bei Vermietung als Ferienwohnung / eine Existenzgefährdung meines landwirtschaftlichen Betriebs / ###]. Diese Betroffenheit nehme ich zum Anlass, die nachfolgenden Einwendungen zu erheben, die sich auf rechtliche Mängel des Planfeststellungsantrags beziehen.

2. Einwendungen

Eingriff in Natur und Landschaft

Gerügt wird der Umfang der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft durch Bau und Betrieb des Vorhabens. Insbesondere der Umfang der Bodenversiegelung und Flächeninanspruchnahme wird beanstandet. Die Bodenbewegungen in dem sehr welligen Gelände (insbesondere im Bereich des sog. Ruppersdorfer Bogens) werden zu dauerhaften Schäden der Bodenstrukturen und der Bodennutzbarkeit führen. Es wird der Umfang der Waldinanspruchnahme gerügt. Mit den Waldflächen gehen auch Erholungsflächen verloren. Insbesondere die Rodung von Altwald ist klimaschädlich. Es wird beanstandet, dass ein Großteil des Ausgleichs für die Eingriffe nicht trassennah erfolgt.

Landschaftsbild / Erholung / Wohnumfeld

Ich rüge die erhebliche Verschlechterung des Landschaftsbildes durch die Neubautrasse. Aufgrund der Zerschneidung der Landschaft (insbesondere von vielen Landschaftsräumen mit hoher Bedeutung) droht in vielen Bereichen ein vollständiger Verlust der Qualität der landschaftsgebundenen Erholung. Es wurde eine Trassierung gewählt, welche die landschaftsgebundene Erholung besonders belastet. Regional bedeutsame Reit- und Wanderwege werden durch die Neubautrasse beeinträchtigt. Gleicher gilt für das Wohnumfeld, insbesondere im Bereich der Ortschaften Groß Timmendorf und Hemmelsdorf. Auch das Wohnumfeld [des o.g. Grundstücks / der o.g. Wohnung] kann seine Erholungsfunktion nicht mehr erfüllen. [Mein Garten/ Meine Terrasse / Mein Balkon / ###] wird wegen der Belastungen weniger nutzbar sein.

Tourismus

Ich bin in der Tourismusbranche tätig und befürchte, dass die Attraktivität der Tourismusorte im Einzugsbereich der geplanten Bahntrasse während der Bauphase, aber auch beim späteren Betrieb des Vorhabens stark leiden wird. Es drohen insofern erhebliche Einnahmeverluste aufgrund einer sinkenden Nachfrage. Diese finanziellen Verluste sind unverhältnismäßig. Die Wirtschaft in Timmendorfer Strand lebt hauptsächlich vom Tourismus. Im Jahr 2024 gab es ca. 1,85 Millionen Übernachtungen in der Gemeinde. Tagestouristen kommen noch hinzu. Hier ist ein erheblicher Rückgang zu befürchten.

Landwirtschaft

Als Landwirt befürchte ich Betriebsbeeinträchtigungen. Der Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen wird gerügt. Es werden besonders ertragsreiche Ackerflächen in Anspruch genommen. Die Wegebeziehungen verschlechtern sich für mich. Die Umwege sind nicht hinnehmbar.

Gewerbe

Als Gewerbetreibender befürchte ich Betriebsbeeinträchtigungen und Einnahmeverluste.

Straßen und Wege

Die bauzeitlichen Belastungen in Bezug auf die Straßen und Wege sind zu hoch. Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die DB InfraGO AG angekündigt hat, in mehreren Abschnitten gleichzeitig zu bauen. Die veränderten und verlängerten Wegebeziehungen während, aber auch nach der Bauzeit schränken mich stark ein. Es droht ein Verkehrschaos in der touristisch stark frequentierten Region. Der baustellenbedingte LKW-Verkehr sorgt für zusätzliche Belastungen.

Im Planfeststellungsantrag fehlt ein plausibles Konzept für die dauerhafte Sicherstellung der Erreichbarkeit aller betroffenen Siedlungsbereiche, insbesondere während der Bauphase und besonders während der Ferienzeiten. Die Grundstücke in der Gemeinde Timmendorfer Strand und der Lübecker Bucht insgesamt müssen während der mehrjährigen Bauzeit für Touristen, Anwohner, Pendler, Gewerbetreibende und nicht zuletzt die Landwirte erreichbar bleiben. Die Angaben in Unterlage 1, Kap. 4.5, S. 165 mit den grob geschätzten Bauzeiten und den (nur teilweise vorhandenen) bauzeitlichen Verkehrsführungen reichen nicht aus und erscheinen teilweise widersprüchlich. Einzelne Straßen sind einerseits als voll gesperrt gekennzeichnet und werden andererseits zugleich als Umleitung vorgesehen. Diese Frage darf nicht in die Phase der Ausführungsplanung der DB InfraGO AG verlagert werden.

Lärm, Erschütterungen und Luftverschmutzung

Lärm, Erschütterungen und Luftverschmutzungen belasten mich unverhältnismäßig. Das gilt insbesondere während der Bauzeit, aber auch während des Betriebs. Ich befürchte Gesundheitsschäden. Es bestehen bereits erhebliche Vorbelastungen. Mit der Neubautrasse erreichen die Belastungen ein nicht mehr hinnehmbares Maß. Die geplanten temporären Baustraßen und Baueinrichtungsflächen belasten das Umfeld [des o.g. Grundstücks / der o.g. Wohnung / ###] unverhältnismäßig.

Die Immissionsbelastung (Lärm, Erschütterungen und Luftverschmutzungen) durch den schienengebundenen Güterverkehr und die Personenzüge wird in Kombination mit der zusätzlichen Belastung durch die verstärkt befahrene Autobahn A1 und die 380-kV-Ostküstenleitung nicht zutreffend prognostiziert. Insgesamt beruht das Vorhaben auf falschen bzw. veralteten Annahmen zum Verkehrsaufkommen. Die Dimensionierung der Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen aufgrund des Bahnbetriebs sollte anhand aktuellerer Zahlen erfolgen. Der erforderliche Lärm- und Erschütterungsschutz wird mit Annahmen prognostiziert, die auf das Jahr 2030 bezogen sind. In der Praxis sind Prognosezeiträume von 10 bis 15 Jahren üblich. Die Verkehrsmengenprognose hätte deswegen über das Jahr 2030 hinaus fortgeschrieben werden müssen. Daraus würde sich eine deutlich stärkere Belastung durch Lärm und Erschütterungen während des späteren Betriebs ergeben. Die vorgesehenen Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen reichen auch deshalb nicht aus.

Insbesondere wird der Lärm- und Erschütterungsschutz während der Bauzeit unzureichend sein. In Bezug auf den Lärm wird im Bereich Groß Timmendorf/Neuhof (Baufeldpositionen 11-12) der Immissionsrichtwert in den allgemeinen Wohngebieten (55 dB(A)) in den Lastfällen 1-5 überschritten, insbesondere während der Rammarbeiten für die Oberleitungsmasten (Lastfall 3). Es sind Häuser im Westen von Groß Timmendorf bzw. in Neuhof betroffen (Unterlage 18.8, S. 16). In Unterlage 18.8, Kap. 6.3, S. 17 f. werden zahlreiche mögliche Minderungsmaßnahmen skizziert, aber die wirksamen Maßnahmen (z.B. der Einsatz einer Schallschutzhülle o.ä.) werden von der Vorhabenträgerin nicht vorgesehen (vgl. Unterlage 1, S. 311). In Bezug auf baubedingte Erschütterungen zeigt Unterlage 19.3, S. 31 deutlich, dass erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden, insbesondere durch den Einsatz der Schlagramme, tagsüber und nachts zu befürchten sind. Die Anhaltswerte werden „*in großen Bereichen von Haffkrug, Luschendorf und Scharbeutz, aber auch in den Randbereichen von Ratekau, Groß Timmendorf und Sereetz [...] in der Nacht*“ überschritten. Nach Unterlage 19.3 sollten u.a. alternative Bauverfahren geprüft und auf nächtliche Rammarbeiten verzichtet werden. Die Unterlage 1, Kap. 8.2.2, S. 293 zeigt jedoch, dass die Vorhabenträgerin auf nächtliche

Arbeiten nicht vollständig verzichten will (nur „*nach Möglichkeit*“) und sich im Übrigen im Wesentlichen auf die Information der Betroffenen und Messungen beschränkt. Wirksamen Minderungsmaßnahmen für Erschütterungen während der Bauzeit fehlen an dieser Stelle.

Variantenentscheidung zugunsten des Ruppersdorfer Bogens

Es wird die Zerschneidung der Landschaft im Bereich des sog. Ruppersdorfer Bogens zwischen Bau-km 111,300 und Bau-km 115,600 beanstandet. Der Bogen führt östlich an den Ortsteilen Alt- und Neuruppersdorf vorbei. Die Variantenentscheidung in Unterlage 1, Kap. B. 2.2.3, S. 103 ff. zugunsten des Ruppersdorfer Bogens ist abwägungsfehlerhaft. Unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange ist die Variante Autobahnparallel eindeutig vorzugswürdig. Sie bündelt mit der vorhandenen Autobahn A1 und reduziert dadurch die Auswirkungen (sog. Bündelungsgebot). Wesentliche Nachteile der Variante Antragstrasse (= Ruppersdorfer Bogen) werden übersehen oder falsch gewichtet. Das gilt für die deutlich höhere Flächeninanspruchnahme (allgemein und in Bezug auf Siedlungs- und Erholungsflächen), Nachteile für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Nachteile für das Schutzgut Boden, deutliche Kostennachteile, Nachteile für den Klimaschutz durch höhere baubedingte THG-Emissionen (vgl. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG), die Neuzerschneidung der Landschaft in einem bisher infrastrukturfreien Raum sowie Nachteile für die Landwirtschaft im Bereich des Bogens (aufgrund der hohen Flächeninanspruchnahmen und den hier vorhandenen Böden mit hoher bis sehr hoher Ertragsfähigkeit).

Mit der Antragstrasse (= Ruppersdorfer Bogen) wird nicht die umweltverträglichste Variante gewählt (Unterlage 15.1, Kap. 5.9.1). Die für diese Vorzugsvariante angegebenen Gründe sind nicht überzeugend. Maßgebendes Argument ist die Vermeidung einer Zerschneidung der in Ruppersdorf gelegenen acht Grundstücke, die zusammen aber kaum einen echten Ortsteil bilden. Zudem liegen die Grundstücke schon jetzt in unmittelbarer Nähe zur Autobahn. Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit dieser Grundstücke sind deshalb zu hoch eingeschätzt worden. Demgegenüber wird das unbelastete Landschaftsbild durch den Ruppersdorfer Bogen unzumutbar beeinträchtigt (Neuzerschneidung), obwohl mit der Parallelführung zu der Autobahn eine umweltverträglichere Variante zur Verfügung steht. Alt- und Neuruppersdorf werden durch die geplante Trasse zwar nicht zerschnitten, aber zwischen der Neubautrasse und der Autobahn eingekesselt. Ökologische und landwirtschaftliche Räume mit hoher Bedeutung werden durch die Antragstrasse zerstört. Auch die Beeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholung ist bei der Antragstrasse deutlich höher. Der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 2. Juli 2020 (BT-Drs. 19/20624) wurde von der DB InfraGO AG in der Vergangenheit als Planungsauftrag für den Ruppersdorfer Bogen missverstanden. Vorzugswürdig ist jedoch die autbahnpoolle Trassenführung.

Erhalt der Bäderbahn / des derzeitigen Bahnhofs Timmendorfer Strand

Ich setze mich nachdrücklich für den Erhalt der derzeitigen Bestandsstrecke 1100 (Lübeck – Bad Schwartau – Timmendorfer Strand – Neustadt/Holstein), der sog. Bäderbahn, ein. Eine leistungsfähige Anbindung des bisherigen Bahnhofs in Timmendorfer Strand, z.B. mit einer Regio-S-Bahn, ist für eine nachhaltige Mobilität und die Verkehrswende in der Region wichtig. Das Regio-S-Bahn-Konzept der Hansestadt Lübeck unterstütze ich deswegen. Der Bahnhof Timmendorfer Strand ist in absoluten Zahlen der wichtigste Bahnhof entlang der Bäderbahnstrecke (1.440 FG/Tag). Eine vollständige Umleitung des SPNV Lübeck – Neustadt/Holstein via Neubaustrecke, also ohne Halt in Timmendorfer Strand, würde laut einer Studie aus dem Jahr 2018 (IHK und Kreis Ostholstein) und der Verkehrsmodellrechnung der Hansestadt Lübeck aus dem Jahr 2023 zu einer Halbierung der Fahrgastzahlen führen. Es würde zu einer erhöhten Verkehrsbelastung auf den Straßen und entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt kommen. Ich möchte deswegen wissen, ob der Taktverkehr auf der derzeitigen Bestandsstrecke (Lübeck – Bad Schwartau – Timmendorfer Strand – Neustadt/Holstein) nach Abschluss sämtlicher Bauarbeiten in der bisherigen Form aufrechterhalten werden kann.

Der Planfeststellungsantrag sagt nichts darüber, wie lange der Bestandsbahnhof in Timmendorfer Strand nicht über die Bestandsstrecke erreichbar sein wird. Auswirkungen auf den Betrieb der Bestandsstrecke müssen auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert werden. Zu befürchten ist, dass sich der Rückbau der Bestandsstrecke zwischen km 7,505 und km 11,600 negativ auf einen etwaigen Regio-S-Bahn-Verkehr zwischen Lübeck und dem Bestandsbahnhof Timmendorfer Strand auswirken würde. Hierzu fehlt es an belastbaren Überlegungen.

Haltepunkt Timmendorfer Strand / Ratekau

Die Bezeichnung des Haltepunktes Timmendorfer Strand / Ratekau ist irreführend. Sie täuscht darüber hinweg, dass der neue Haltepunkt ca. 7 km von dem bisherigen Bahnhof Timmendorfer Strand entfernt ist. Der neue Haltepunkt Timmendorfer Strand / Ratekau kann den bisherigen Bahnhof in seinen Funktionen nicht ersetzen. Der Haltepunkt sollte jedenfalls mit einem dritten Gleis für den ggfs. erforderlichen Umstieg nach Timmendorfer Strand ausgestattet werden.

Betriebsbahnhof Ratekau

Westlich Groß Timmendorfs, beginnend am Kreuzungspunkt mit der Landesstraße L 180, wird der neue Betriebsbahnhof Ratekau mit zwei Überholungsgleisen vorgesehen. Der Betriebsbahnhof wird ausgerechnet in einem Bereich errichtet, wo die Bevölkerung von Groß Timmendorf besonders nah an der Neubaustrecke wohnt. Die Wahl des Standorts sorgt für eine vermeidbare Belastung der Wohnbevölkerung in Groß Timmendorf.

[Darüber hinaus rüge ich, ###.]

[Rechtswidrig ist zudem, ###]

[Ich fordere darüber hinaus, ###]

Ich bitte um weitere Beteiligung am Planfeststellungsverfahren. Zudem bitte ich darum, mir rechtzeitig vor dem Erörterungstermin die Erwiderung der DB InfraGO AG zu diesem Schreiben zu senden.

Mit freundlichen Grüßen

[Eigenhändige Unterschrift ergänzen.]

[Ggfs. Anlagen ergänzen.]