



DIALOGFORUM Feste Fehmarnbeltquerung



Begründung der Region Ostholstein - Lübeck für Forderungen nach übergesetzlichen Schutzmaßnahmen gemäß Bundestagsbeschluss vom 28. 01. 2016

Inhalt

	Seite
Zusammenfassung	2
1. Ausgangssituation	3
2. Besondere Bedeutung des Tourismus in Ostholstein	5
3. Besondere Betroffenheit in der Region durch den Neu- und Ausbau der Schienenanbindung zur FBQ	8
4. Kernforderungen der Region	11
5. Monetarisierung der Kernforderungen	13
6. Forderungskatalog der Kommunen (Anlage)	15

Stand: 24. Juni 2019

Zusammenfassung

Im Staatsvertrag über den Bau einer Festen Fehmarnbelt-Querung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark hat sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, die Schienenanbindung der Strecke von Lübeck bis Puttgarden zu elektrifizieren und 2-gleisig auszubauen. Damit wird die derzeit im Personenverkehr genutzte Strecke zu einer Schienengütertrasse des Verkehrskorridors des Trans-Europäischen-Verkehr-Kernetzes Skandinavien/Mittelmeer. Hiervon wird die Region besonders betroffen.

Die Region ist vom Tourismus abhängig. Sie befürchtet eine besondere Belastung insbesondere durch den vom Güterverkehr neu hinzukommenden Lärm und die Erschütterungen, wie auch durch die Durchschneidung von Landschaft und Orten. Besondere Betroffenheiten ergeben sich durch

- die küstenparallele Trassenführung teils in Sicht- und Hörweite von Stränden,
- die hohe Anzahl an Übernachtungsbetrieben, Campingplätzen, Sportboothäfen sowie weiterer touristischer Einrichtungen im Einzugsbereich der Trasse und
- die Beeinträchtigung der Orte (Ortsverkehr, Stadtbild), wie auch des Rad- und Wandertourismus durch Trassen.

Der Deutsche Bundestag hat am 26.1.2016 einen Beschluss gefasst (Menschen- und Umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze), der in Fällen besonderer Betroffenheit durch TEN Güterverkehrstrassen einen über das gesetzliche Maß hinausgehenden Schutz von Anwohnern und Umwelt ermöglicht. Dabei können Vorschläge berücksichtigt werden, die in Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort entwickelt wurden.

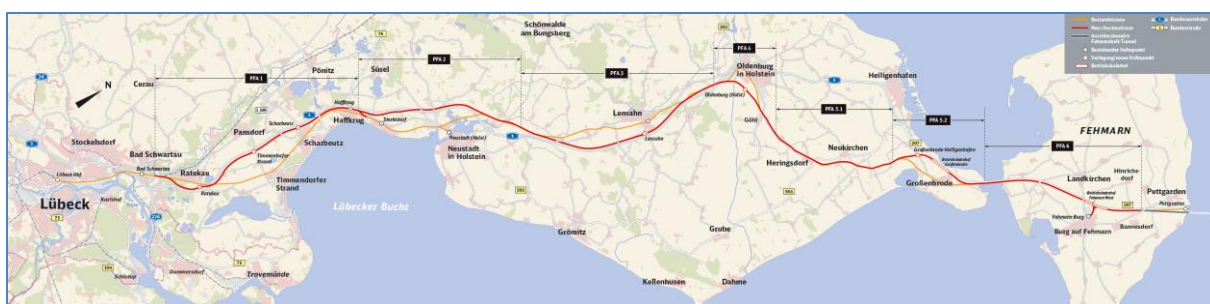
Das Dialogforum Feste Fehmarnbelt- Querung befasst sich seit 2011 mit diesen Fragen. Es hat 2016 einen eigenen Projektbeirat eingesetzt, der die anliegenden konkreten Lösungsvorschläge erarbeitet hat. Im Kern betreffen sie:

- den Lärmschutz,
- den Erschütterungsschutz,
- den Trassenverlauf und
- die finanzielle Entlastung der Kommunen.

Dieser Bericht stellt die Bedeutung des Tourismus in Ostholstein und die besondere Betroffenheit der Region durch den geplanten Ausbau der Schienenanbindung dar. Er ist in den Dialogstrukturen diskutiert und beschlossen worden. Aus einem Forderungskatalog der Kommunen heraus wurden in zahlreichen Sitzungen Kernforderungen formuliert, die den übergesetzlichen Schutz aus der Sicht der Region beschreiben. Zur Monetarisierung der Kernforderungen dient eine Übersicht, die die von der Bahn gelieferten Kosten der einzelnen Maßnahmen den Kernforderungen zuordnet und damit die übergesetzlichen Forderungen der Region darstellt.

1. Ausgangssituation

Im Staatsvertrag über den Bau einer Festen Fehmarnbelt-Querung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark hat sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, die derzeit im Personenverkehr genutzte Schienenanbindung der Strecke von Lübeck bis Puttgarden zu elektrifizieren und 2-gleisig auszubauen. Es handelt sich dabei um eine TEN-V-Stecke (TEN-V – Transeuropäische Verkehrsnetze), auf der Güterverkehr stattfinden soll. Um eine geeignete Trasse zu finden, wurde vom Land Schleswig-Holstein ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, das mit einem Raumordnungsbeschluss im Mai 2014 endete. Dem voraus ging eine „Betroffenheitsanalyse“, die vom Kreis Ostholstein initiiert und mit Beteiligung der Kommunen erarbeitet wurde, um die Auswirkungen der Planungen auf die Menschen zu untersuchen. Als Ergebnis ist für ca. 2/3 der Strecke ein Neubau und für ca. 1/3 der Strecke ein Ausbau der Bestandsstrecke vorgesehen.



Die Landesplanung weist im Abschlussbericht des Raumordnungsverfahrens (Abschnitt B III Raumordnerische Gesamtbewertung des ROV Schienenhinterlandanbindung) auf die Erforderlichkeit von "räumlichen Optimierungen auf Maßstabsebene der Planfeststellungsverfahren hin", das heißt, dass die Festlegungen im ROV eine Grobplanung darstellen. Diese ist in den anstehenden Planfeststellungsverfahren entsprechend kleinräumig zu überprüfen und ggfs. zu verbessern. Diese Alternativenprüfungen sind nur teilweise im Sinne der Betroffenen erfolgt.

Durch die geplante Trassenführung werden einerseits einige Orte an der bestehenden Trasse von Beeinträchtigungen - besonders des zukünftigen Schienengüterverkehrs - entlastet, andere wiederum bekommen erhöhte Belastungen an der auszubauenden Trasse und weitere werden durch die neue Trasse erstmalig von den Auswirkungen betroffen. Insgesamt führt die Trasse im Kreis Ostholstein und der Stadt Lübeck durch eine Region, die äußerst stark vom Tourismus geprägt wird.

Seit Beginn der Planungen werden besonders die mit dem zukünftig hinzukommenden Schienengüterverkehr verbundenen, stark steigenden Lärmbelastungen in der Region diskutiert und als starke Beeinträchtigung des Tourismus in der Region, ihrer Menschen und der Umwelt identifiziert. Seit seiner Gründung im Jahre 2011 hat sich das Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung mit diesen Fragen befasst. Dort sind alle von dem Projekt betroffenen Interessen vertreten. Mit Bundestagsbeschluss vom 28.1.2016 wurde die Möglichkeit eröffnet, in Fällen besonderer Betroffenheit Schutzmaßnahmen auch über das gesetzlich vorgesehene Maß zu fordern. Dieses war Anlass für die Gründung des Projektbeirates. Dort und in den ihm zuarbeitenden 4 regionalen Runden Tischen haben die Akteure vor Ort in konstruktiver Zusammenarbeit die folgenden konkreten Lösungsvorschläge erarbeitet. Beteiligt waren die Kommunen der Region, der Kreis Ostholstein, die Hansestadt Lübeck und zahlreiche Interessenverbände sowie auch Bürgerinitiativen. Dieser Forderungskatalog wurde im Dialogforum beschlossen und er enthält auch zahlreiche Forderungen zum Lärmschutz, zu weiteren Schutzmaßnahmen, zur finanziellen Beteiligung der Kommunen und weiteren Aspekten. In diesem Zusammenhang haben in den letzten Jahren über 30 öffentliche Sitzungen

des Dialogforums, über 10 Sitzungen des Projektbeirates und über 40 Sitzungen von regionalen Runden Tischen stattgefunden, in denen die Anwohner und Interessierten ihre Belange eingebracht haben. Je nach Erfordernis wurden die Strukturen und die Organisation an die sich verändernden Problemlagen angepasst.

Laut Deutschem Bundestag vom 26.1.2016 können dabei auch Grundsätze und Maßnahmen zur Anwendung kommen, die hinsichtlich der Form der Zusammenarbeit, der Maßnahmen zum umwelt- und menschengerechten Ausbau oder alternativer Trassenführungen neue Ansätze enthalten.

In Ostholstein lebt ein großer Teil der Menschen vom Tourismus. Gerade dieser Bereich ist aber besonders sensibel für Verkehrslärm. Deshalb stellt dieser Bericht die Bedeutung des Tourismus in Ostholstein und die besondere Betroffenheit der Region durch den geplanten Ausbau der Schienenanbindung dar. Er ist in den Dialogstrukturen diskutiert und beschlossen worden und er bezieht sich hauptsächlich auf die baulichen und sonstigen Anlagen (Lärmschutzwände, Trassenvarianten, ...) für die Fertigstellung der Schienenanbindung. Hinzu kommen die Belästigungen während der Bauphase, die zu weiteren Beeinträchtigungen des Tourismus führen werden.

In dem Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom 14.3.2018 wird ebenfalls die Bedeutung von Schienenlärm besonders in touristischen Regionen deutlich. Dort heißt es unter Punkt 6. Lärmschutz und Bürgerbeteiligung: „Bei der Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr sollen insbesondere die jeweiligen Anforderungen an Sanierungsabschnitte mit besonderer Bedeutung für die Tourismus- oder Gesundheitswirtschaft berücksichtigt werden. ... Wir wollen die Förderung für freiwilligen Lärmschutz an der Schiene erhöhen.“ Auch im Koalitionsvertrag der Fraktionen im schleswig-holsteinischen Landtag wird diesem Thema eine große Bedeutung beigemessen: „Die negativen Auswirkungen der Schienenanbindung – wie z.B. die Lärmbelastigung insbesondere in einigen Orten in Ostholstein - müssen so gering wie möglich gehalten werden.“

2. Besondere Bedeutung des Tourismus in Ostholstein

Tourismus, tragende Wirtschaftssäule in Ostholstein

Vom Tourismus als tragende Wirtschaftssäule in Ostholstein profitieren Handel und Handwerk in erheblicher Weise, die sich zu stabilen Wirtschaftsfaktoren entwickelt haben. Insgesamt zählt der Kreis pro Jahr rund 2,6 Millionen Gäste mit rund 14,5 Millionen Übernachtungen. Nach vorsichtigen Schätzungen zieht es Jahr für Jahr sogar rund 27 Millionen Tagesgäste nach Ostholstein.

Der Kreis als eine der tourismusintensivsten Regionen Deutschlands hat also eine ganz besondere Verantwortung gegenüber diesem Wirtschaftszweig. Die Sicherung des Tourismus ohne größere Expansion der Beherbergungskapazität ist dabei oberstes Ziel. Im Vordergrund stehen außerdem Saisonverlängerung, ständige Qualitätsverbesserung und der Erhalt der natürlichen Ressourcen zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region. Mit Hilfe von Fördermitteln aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft des Landes ist es in den letzten Jahren gelungen, auch die touristische Infrastruktur, besonders die Strandpromenaden in den Ostseebädern, grundlegend zu modernisieren.

Von besonderer touristischer Bedeutung sind die 22 Sportboothäfen mit rund 10.000 Liegeplätzen und die rund 80 Campingplätze mit rund 25.000 Stellplätzen. Die Erhaltung und der Ausbau der hohen Qualität in diesen beiden Bereichen ist ein besonderer Schwerpunkt der ostholsteinischen Tourismusförderung.

Aus der folgenden Tabelle ergibt sich, dass 2012 im Kreis Ostholstein über 2 Mrd. € Bruttoumsätze durch den Tourismus generiert wurden. Dies belegen unter anderem die Ergebnisse einer Untersuchung der Fachhochschule Westküste aus dem Jahre 2014 zu „Wirtschaftlichen Kennzahlen zum Tourismus im deutschen Teil der Fehmarnbelt-Region“.

Geschätzte Bruttoumsätze 2012: Kreis Ostholstein

Kreis Ostholstein	Nachfragevolumen	X	Ø Tagesausgaben pro Kopf	=	Bruttoumsatz in €
Gewerbl. Beherbergungsbetriebe ab 10 Betten	5,59 Mio.	x	97,39 €	=	544,02 Mio. €
Camping	5,13 Mio.		28,51 €		146,32 Mio. €
darunter Touristcamping	1,34 Mio.	x	49,65 €	=	66,32 Mio. €
darunter Dauercamping	3,57 Mio.		19,30 €		69,00 Mio. €
darunter Mietunterkünfte	0,22 Mio.		49,65 €		11,01 Mio. €
Private Beherbergungsbetriebe unter 10 Betten	3,66 Mio.	x	74,64 €	=	273,46 Mio. €
Freizeitwohnsitze	2,01 Mio.	x	36,27 €	=	72,74 Mio. €
Verwandten- und Bekanntenbesuche	5,43 Mio.	x	25,84 €	=	140,27 Mio. €
Tagestourismus durch Inländer	33,19 Mio.	x	25,99 €	=	862,78 Mio. €
Tourismus gesamt					2.039,60 Mio. €

Quelle: IMT (2014). Eigene Berechnungen und grafische Darstellung auf Grundlage diverser Quellen.

Rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

Jüngere Zahlen sind derzeit nicht verfügbar.

Es wird deutlich, dass in Ostholstein neben den touristischen Übernachtungsbetrieben (Hotels, Ferienzentren, Ferienwohnungen, Urlaub auf dem Bauernhof, usw.) auch die Campingplätze, Sportboothäfen sowie der Tagestourismus eine sehr große Bedeutung haben.

Die Bedeutung des Tourismus im Verhältnis zu anderen Wirtschaftszweigen verdeutlicht die folgende Grafik für die Stadt Fehmarn und die Gemeinde Großenbrode. Der Anteil des Tourismus der beiden Kommunen an der gesamten Wertschöpfung liegt bei rund 45%.

	Fehmarn	Großenbrode	Gesamt
Einwohner 30.9.2009	13.005	2.146	15.151
Pro-Kopf-Einkommen in OH 2009 (EUR)	19.153		
Gesamtes Einkommen. 2009, in Mio. €	249,1	41,1	290,2
Touristische Wertschöpfung 2009, in Mio €	114,4	13,0	127,4
Anteil der touristischen Wertschöpfung am gesamten Einkommen	46%	32%	44%

Studie NIT (Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH, Kiel) im Auftrag von Femern A/S, 30. September 2011

Daraus lassen sich nach gängigen Äquivalenzwerten mehr als 6.200 Vollzeitarbeitsplätze und Steuereinnahmen (inkl. Zweitwohnungssteuer) in Höhe von ca. 5,7 Mio. EUR pro Jahr auf Fehmarn und in Großenbrode ableiten. Der Einkommensanteil Fehmarns und Großenbrodes am Tourismus war somit vor knapp 10 Jahren schon erheblich und ist bis heute noch stark gestiegen. Diese Situation ist in den anderen Bäderorten an der Lübecker Bucht vergleichbar - beziehungsweise noch extremer.

Gemäß den Aussagen des Tourismusbarometers der Sparkassen Schleswig-Holstein vom Frühjahr 2018 liegt der Bruttoumsatz des Tourismus 2017 in Schleswig-Holstein bei 9,5 Mrd EUR. Dies ist eine Steigerung gegenüber dem Jahr 2012 in Höhe von 37,7%, die Anzahl der Arbeitsplätze am Tourismus stieg von 151.300 auf 168.000. Für Ostholstein ist dieses eine Umsatzsteigerung um mindestens 754 Mio. EUR auf knapp 2,8 Mrd. EUR. In einer aktuellen Analyse der wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus in Ostholstein (Wirtschaftsfaktor Tourismus in ausgewählten Gemeinden im Kreis Ostholstein 2017, dwif, München 2018) kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass der Beitrag des Tourismus im Kreis Ostholstein zum Primäreinkommen bei 16,3 % liegt. Dieser Wert liegt deutlich über denen von anderen deutschen Urlaubsregionen, die unter 10 % liegen (z.B. Allgäu, Bayerischer Wald, Harz oder Schwarzwald), und unterstreicht die herausragende Stellung des Tourismus im Kreis.

Besonders geprägt bzw. abhängig vom Tourismus sind die Heilbäder, Ostseebäder, Ostseeheilbäder und Erholungsorte zwischen Bad Schwartau und Fehmarn entlang der ostholsteinischen Ostseeküste. Insbesondere die sehr hohe Tourismusedichte in den betrachteten Gemeinden in der Lübecker Bucht wie Timmendorfer Strand, Scharbeutz/Haffkrug, Sierksdorf und in Wagrien, in Großenbrode und Fehmarn unterstreicht die erhebliche Bedeutung des Tourismus als Hauptwirtschaftszweig für diese Gemeinden. In den Gemeinden Scharbeutz, Neustadt i.H., Schashagen, Heringsdorf, Neukirchen, Großenbrode und Fehmarn nimmt zusätzlich der Campingtourismus eine hohe Bedeutung ein.

In der Betroffenheitsanalyse des Kreises Ostholstein heißt es dazu: „Bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms wird in der Summe eine jährliche Wertschöpfung des Beherbergungswesens (Löhne, Gehälter, Gewinne) zwischen 3,5 und 8,6 Mio. EUR durch Bahnlärm bedroht. Diese Einkommen hängen direkt oder indirekt mit dem Umsatz der Beherbergungsbetriebe im Lärmkorridor zusammen. Je nach Trassenführung sind lärmbedingt im Übernachtungstourismus zwischen 190 und 450 Vollzeitarbeitsplätze / Personen (inkl. Nicht-

Erwerbstätiger, aber mit zu versorgender Haushaltsmitglieder) bedroht, die durch den Tourismus durch Beherbergungsbetriebe (gewerbliche Betriebe und Privatquartiere) ihren Lebensunterhalt mit einem durchschnittlichen Primäreinkommen bestreiten können.“

Hierzu die Daten vom Statistischen Landesamt Nord für den Kreis Ostholstein (sind auch für die einzelnen Orte verfügbar):

	2012	2017
Beherbergungsstätten (10 und mehr Betten)	989	891
Betten	46.994	47.709
Ankünfte	1.102.164	1.501.679
Übernachtungen	5.586.021	6.956.664
Campingplätze (10 und mehr Stellplätze)	71	74
Ankünfte	290.327	349.246
Übernachtungen:	1.335.809	1.574.643

Das sind insgesamt ca. 1,85 Mio. Ankünfte und 8,53 Millionen Übernachtungen im Jahr 2017. Eine Steigerung gegenüber 2012 um 32% bei Ankünften und 23% bei den Übernachtungen.

Planerische Festsetzungen

Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, LEP (IMSH 2010) definiert unter den Zielen für die räumliche Entwicklung, dass die feste Fehmarnbelt-Querung „möglichst umweltgerecht zu realisieren ist“. In der Begründung wird dargelegt, dass sich das Land dabei für einen regionalverträglichen Ausbau einsetzen wird, der auch die besonderen touristischen Belange der Region berücksichtigt. Die Ziele des Landesentwicklungsplans sind verbindlich, abschließend abgewogen und von den öffentlichen Stellen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten. Weiterhin sind umfangreiche betroffene Bereiche als Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung oder als Entwicklungsgebiete für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Auch damit wird die Bedeutung für den Tourismus unterstrichen.

3. Besondere Betroffenheit in der Region durch den Neu- und Ausbau der Schienenanbindung zur FBQ

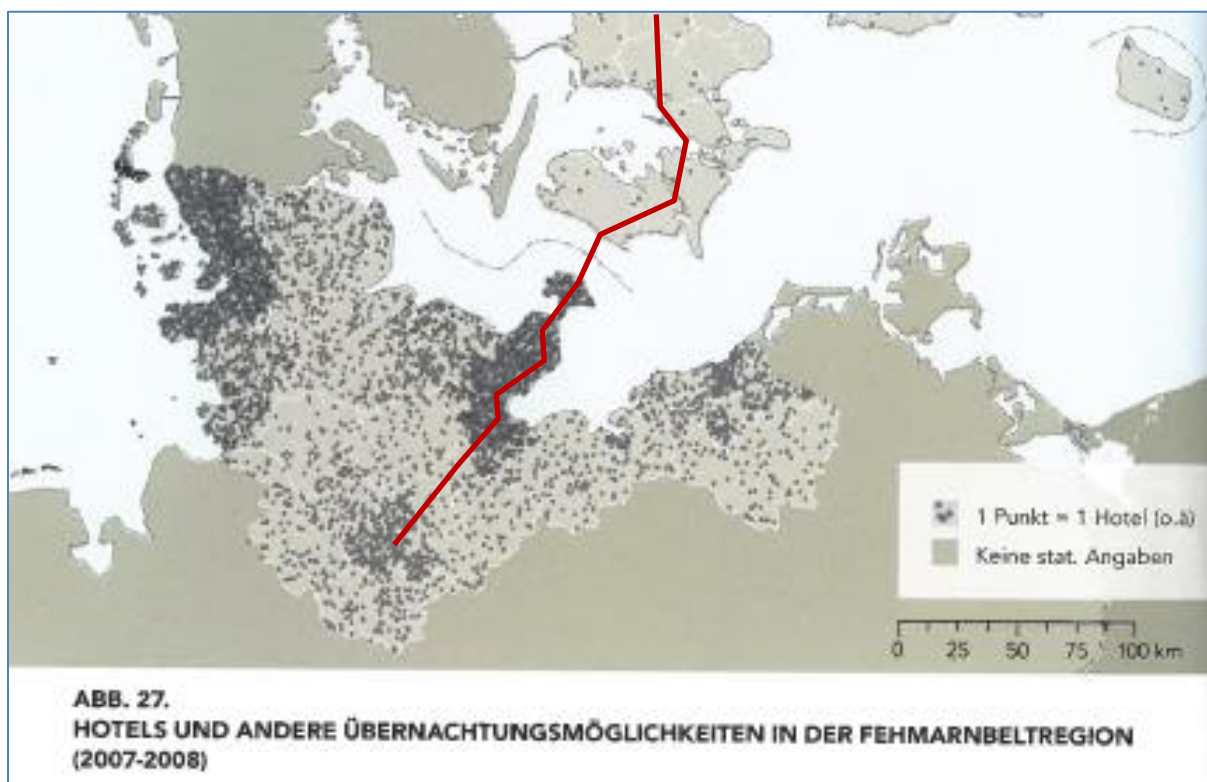
Die besondere Betroffenheit der Region durch den Neu- und Ausbau der Schienenanbindung zur FBQ ergibt sich aus folgenden Situationen:

Schienenanbindung parallel zur Küste

Die Besonderheit der Schienenanbindung besteht in Ostholstein in der Tatsache, dass die Strecke küstenparallel verläuft. Während in anderen Regionen nur punktuell Betroffenheiten zu verzeichnen sind, ist in Ostholstein die gesamte Küste von ca. 185 km durch den erwarteten Lärm oder erhöhte Staus vor den Eisenbahnkreuzungen durch Mehrverkehre betroffen. Teilweise verläuft die Trasse in Sicht- und Hörweite der Strände.

Tourismus auch im ländlichen Raum

Neben den Hochburgen des Tourismus in Strandnähe gibt es in Ostholstein auch sehr viele touristische Betriebe im ländlichen Raum, die teilweise direkt an oder in der Nähe der Trasse liegen. Dieses sind z.B. oft kleine Hotels, Bauernhöfe (Ferien auf dem Bauernhof) oder Ferienhäuser mit Außenanlagen. Gerade diese sind aber von steigendem Verkehrslärm besonders betroffen und ihre Attraktivität sinkt dadurch erheblich. Aus der folgenden Karte, die die Übernachtungsmöglichkeiten in Schleswig-Holstein zeigt, wird die Bedeutung des „Hinterlandes“ für den Tourismus besonders deutlich.



Aus: „Feste Fehmarnbelt-Querung: Regionale Entwicklungsperspektiven“, Christian Wichmann Matthiessen u.a., Kopenhagen, S. 76; Hinzufügung der FBQ- Trasse: eigene Grafik

Camping- und Wohnmobilplätze, Sportboothäfen, Kuranlagen, Strände, Promenaden, Seebrücken

Wie oben dargestellt gibt es im Kreis Ostholstein zahlreiche Campingplätze aber auch Bootsliegehäfen sowie Kurparke, die oft sehr nah an der Trasse liegen. Auch diese werden vom zunehmenden Lärm durch die Schienenanbindung besonders betroffen. Die Bedeutung dieses Segments in Ostholstein unterstreicht auch der Vergleich der Anzahl der Wohnmobilplätze und Bootsliegeplätze im Kreis Nordfriesland mit 1.173, im Kreis Ostholstein mit 9.623 und im Kreis Dithmarschen mit 1.012 (Bericht aus dem Heft Gemeinde SH 10/2015 (verfasst u.a. von Herrn Schmücker vom NIT)).

Kurorte, Seebäder, Heilbäder, Seeheilbäder, Erholungsorte

In Trassennähe der geplanten Schienenanbindung befinden sich die Ostseeheilbäder Burg auf Fehmarn und Großenbrode, das Ostseebad Scharbeutz sowie das Moor- und Mineralheilbad Bad Schwartau. Gemäß der Landesverordnung über die Anerkennung als Kurort, Erholungsort oder Tourismusort (KurortVO v. 25. 11. 2009) „entsprechen Kurorte der nachstehenden Artbezeichnung nur, wenn sie folgende besondere Merkmale erfüllen: „Heilbad: „vom Verkehr ungestörte Park- und Waldanlagen“, Seeheilbad, Seebad: „vom Verkehr ungestörte Parkanlagen sowie Strand- oder Landschaftswege“. Grundsätzlich: „Eine Belastung ... durch Lärmpegel dürfen die Möglichkeit der Vorbeugung gegen Krankheiten, deren Heilung oder Linderung nicht beeinträchtigen“ (§2 KurortVO)

Für das Prädikat als Heilbad, Seebad oder Seeheilbad ist die Erfüllung der vom Deutschen Tourismusverband und vom Deutschen Heilbäderverband gemeinsam festgelegten Qualitätsstandards zwingend: „(IV) Kurortcharakter: Möglichst geringe Umweltbeeinträchtigungen (Verkehr, Lärm, Immissionen) sind wichtige Merkmale aller prädikatisierten Orte. Als besonders störend wird eine ausgedehnte Verkehrs- und Industrieinfrastruktur und zum Beispiel anhaltender starker Durchgangsverkehr empfunden ...

(3) Lärmschutz: Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Lärmimmissionen auf ein verträgliches Mindestmaß beschränkt werden. ... Im Kurgelände sind besondere Vorkehrungen zu treffen, um die Mittags- und Nachtruhe der Kurgäste zu gewährleisten.“ [Begriffsbestimmungen / Qualitätsstandards ...Prädikatisierungsvoraussetzungen, 13. Auflage, 10/2016].

Wohnen und Tourismus im ländlichen Raum

Ostholstein ist gekennzeichnet durch eine disperse Siedlungsstruktur. 25% der Menschen leben in Orten mit weniger als 200 Einwohnern oder auch in kleinen Splittersiedlungen. Gerade hier aber ist der gesetzlich vorgeschriebene Schallschutz erheblich schlechter als in größeren Siedlungsbereichen mit ausgewiesenen Wohngebieten in Bebauungsplänen. Dadurch entsteht die Situation, dass Menschen, die teilweise in benachbarten Häusern wohnen, sehr unterschiedlichen Anspruch auf z.B. Schallschutzanlagen haben. Auch dies betrifft oft touristische Betriebe.

Natur und Landschaft

Die Landschaft Ostholsteins ist geprägt durch die letzte Eiszeit mit vielen Hügeln und Senken. Beim Aus- und Neubau der Schienenanbindung wird das Landschaftsbild durch viele Einschnitte und Dämme mit Folgen für den Tourismus verändert. Das wiegt umso schwerer, als dass die geographische Enge einer Halbinsel und Insel, wie es Wagrien und Fehmarn sind, keine oder nur sehr eingeschränkte „Ausweichbewegungen“ zulassen.

Die Region als Gesamttraum des Tourismus

Von den Touristen wird Ostholstein als kultureller und natürlicher Gesamttraum in Anspruch genommen. Die Strandtouristen nutzen per Radtour die Wälder im Binnenland; der Besuch

eines Konzertes des Schleswig-Holstein Musikfestivals in der Kulturscheune Hasselburg führt die Touristen aus den Bädern z.B. an verschiedenste Orte. Insofern bedarf es eines Konzeptes der Schutzmaßnahmen, das den Gesamtcharakter der Region bewahrt.

4. Kernforderungen der Region

Aus dem Forderungskatalog sind in mehreren Sitzungen des Projektbeirates Kernforderungen abgeleitet worden, die die einzelnen, oft gleichartigen Forderungen der Kommunen in Blöcken zusammenfassen (z.B. Vollschutz beim Schallschutz, 100 % Freihaltung von der finanziellen Beteiligung bei nur durch den Aus- bzw. Neubau der Bahn notwendigen Straßenbaumaßnahmen oder Maßnahmen an den Bahnhöfen, ...). Die Kernforderungen wurden in der Sitzung des Projektbeirates am 15.03.2018 beschlossen. Es handelt sich hierbei um Kernforderungen, die sich im Zusammenhang mit dem Bau der Schienenanbindung monetär niederschlagen. Nicht erfasst sind z.B. Forderungen nach Planungsabstimmungen, Zeitplänen, ÖPNV- Versorgung oder Flurbereinigungsverfahren.

Die Teilstrecke der Fehmarnsundquerung mit einer Länge von rund 3,2 Kilometern wird im Zuge der parlamentarischen Befassung zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung nicht betrachtet und nicht bewertet. Da die Vorzugsvariante einer neuen Fehmarnsundquerung und deren Anbindungen aufgrund der nachgelagerten Beauftragung der Planung noch nicht vorliegt, muss dieses zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Auch wenn eine parlamentarische Befassung des Bundestages (TEN-Trassen-Beschluss) für den Streckenabschnitt Fehmarnsundquerung somit erst nachgelagert erfolgen kann, sollen für diesen ebenfalls die Kernforderungen des Forderungskatalogs der Region des jetzigen Schienenverfahrens gelten. Vom Bundestag beschlossene Maßnahmen für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung sollen analog und im gleichen Maße für die Vorzugsvariante einer neuen Fehmarnsundquerung gelten.

1. Lärmschutz

- 1.1. Aufgrund der bestehenden hohen Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm ist eine gemeinsame Lärmschutzbetrachtung und –bewertung Straße / Schiene durchzuführen. Dabei sind die unter b) genannten Grenzwerte zu berücksichtigen.
- 1.2. Die Region fordert die Umsetzung von aktiven, städtebaulich verträglichen Lärmschutzmaßnahmen, sogenannten Vollschutz in allen Siedlungsbereichen, Naherholungsgebieten, touristischen Einrichtungen und Strandbereichen entlang der Schienenstrecke der Schienenanbindung von Lübeck bis Fehmarn. Dabei sind folgende Werte einzuhalten:
 - Tagespegel vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen und für Außenwohnbereiche: < 59 dB(A)
 - Tagespegel für Strandgebiete: < 55 dB(A)
 - Nachtpegel für Campingplätze und Sportboothäfen: < 55 dB(A)
 - Nachtpegel vor den Fenstern von Schlafräumen von Wohngebäuden, Wochenend- und Ferienhäusern sowie von Gebäuden mit Gästebetten: < 49 dB(A)
- 1.3. Bei der Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen ist die Schienenanbindung von Lübeck bis Fehmarn als Einheit zu betrachten, um im Sinne des Bundestagsbeschlusses vom 28.01.2016 eine Gleichbehandlung aller Betroffenen zu ermögli-

chen. Die Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm sind unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen zu bemessen.

2. Schutz vor Erschütterungen

- 2.1. Die von Schienenverkehrserschütterungen und sekundärem Luftschall Betroffenen sind bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen gleich zu behandeln.
- 2.2. Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrserschütterungen unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen auch beim Ausbau der Bestandsstrecken durch vollständigen Ersatz des vorhandenen, veralteten Gleisober- und Unterbaus. Zusätzlich ist ein durchgehender, vorsorglicher Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile in ausreichender, fachgutachterlich nachgewiesener Bemessung vorzunehmen.

3. Trassenverlauf

- 3.1. Bei der Planung des Trassenverlaufs und Lärmschutzmaßnahmen ist eine Teilung von Ortschaften zu vermeiden.
- 3.2. Bei der Planung der Trasse in Siedlungsnähe sind Troglösungen und Untertunnelungen statt Böschungen sowie in bestimmten Bereichen auch Einhausungen vorrangig zu berücksichtigen.

4. Kostenbeteiligung der Kommunen

- 4.1. Die Kommunen sind von den Kosten für die notwendigen Änderungen an Bahnübergängen und deren Beseitigung sowie an Straßenverläufen an Gemeinde-/Kreisstraßen infolge der Schienenanbindung freizuhalten.
- 4.2. Die Kosten für die Erschließung und Ausstattung von neuen Bahnhalt punkten, deren Bahnhofsumfeld und Anbindungen sind unter Beachtung der touristischen Bedeutung der Region vom Bund / Land zu übernehmen.

5. Monetarisierung der Kernforderungen

Die Monetarisierung der einzelnen Maßnahmen als Entscheidungsgrundlage für den Bundestag gemäß Bundestagsbeschluss ist für die Region nicht möglich, sondern Aufgabe der Bahn. Die Bahn hat die Kosten für die einzelnen Maßnahmen quantifiziert. Dies ist noch nicht für alle Kernforderungen geschehen, teilweise gibt es auch noch Gespräche mit den Kommunen oder die Kosten müssen noch im Detail ermittelt werden. Deshalb ist die folgende Auflistung nur als Stand anzusehen und muss entsprechend des jeweiligen Planungsstandes aktualisiert werden.

Begründung der Region Ostholstein - Lübeck für Forderungen nach übergesetzlichen Schutzmaßnahmen

Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung												Stand: 24.06.2019	
Forderungen nach übergesetzlichen Schutzmaßnahmen und finanzieller Entlastung													
(Die Bewertung der noch fehlenden Teilstrecke Fehmarnsundquerung, 3,2 km, erfolgt erst in einem späteren Verfahren (siehe Ziff. 4 Kernforderungen der Region))													
Forderungen	Bund										Land		
	1. Lärmschutz				2. Erschütterungsschutz		3. Trassenverlauf			4. Finanzielle Entlastung der Kommunen			
	1.1 Gesamtlärm-betrachtung	1.2 Vollschutz	1.3 Niedrige Emissions-grenzwerte	1.4 Lärmschutz im Bestand	2.1 in den Bau-abschnitten	2.2 im Bestand	3.1 Umfahrung / Trassierung	3.2 Trog / Tieferlegung	3.3 Begleitende Maßnahmen	4.1 Eigenanteil EKrG	4.2 Kosten Erschließung /		
Maßnahme	Unklar! Forderung: max. 49 dbA bzw. keine	alle Schutzfälle werden aktiv gelöst	Festgelegte Höchstwerte für Gebäude und Einrichtungen	alle Schutzfälle werden aktiv gelöst	Aktive Maßnahmen an der Strecke durch erschütterungs-mindernde Konstruktionen	Keine Teilung von Ortschaften	Aktiver Lärm-schutz unter städtebaulichen Gesichtspunkten	Erschließung von Wegen / sonstige Maßnahmen an der Trasse	Übernahme von kommunalen An-teilen der EKrG-Maßnahmen	4.2.1 Bahnhofs-umfeld / ÖPNV	4.2.2 Anschluss Straßennetz		
projektüber-greifende Forderungen	50,00 Mio €	95,80 Mio €	168,20 Mio €	0,00 Mio €	12,00 Mio €		0,00 Mio €	0,00 Mio €	0,00 Mio €	4,00 Mio €	1,47 Mio €		
gemeindespez. Forderungen													
Lübeck		1,30 Mio €		34,80 Mio €		14,20 Mio €							
Kreis Ostholstein													
Bad Schwartau *							90,00 Mio €	5,00 Mio €					
Ratekau						10,10 Mio €		1,70 Mio €		6,89 Mio €	1,58 Mio €		
Tdf. Strand			1,80 Mio €								4,50 Mio €		
Scharbeutz			0,50 Mio €						1,10 Mio €	6,68 Mio €	3,32 Mio €		
Sierksdorf							24,00 Mio €				0,49 Mio €		
Altenkrempe								1,50 Mio €					
Beschendorf													
Lensahn										1,92 Mio €	0,37 Mio €		
Oldenburg i.H.										4,42 Mio €	2,30 Mio €		
Göhl													
Heringsdorf													
Neukirchen													
Großenbrode										4,05 Mio €	4,23 Mio €		
Fehmarn													
Zwischensumme	0,00 Mio €	1,30 Mio €	2,30 Mio €	34,80 Mio €	0,00 Mio €	14,20 Mio €	10,10 Mio €	114,00 Mio €	9,30 Mio €	0,00 Mio €	23,96 Mio €	16,79 Mio €	
Summe	50,00 Mio €	97,10 Mio €	170,50 Mio €	34,80 Mio €	12,00 Mio €	14,20 Mio €	10,10 Mio €	114,00 Mio €	9,30 Mio €	4,00 Mio €	25,43 Mio €	16,79 Mio €	
Wechselwirkung abzüglich		mit 1.3/3.2 -95,80 Mio €	mit 1.3/3.2 -3,00 Mio €										
Summe	50,00 Mio €	1,30 Mio €	167,50 Mio €	34,80 Mio €	12,00 Mio €	14,20 Mio €	10,10 Mio €	114,00 Mio €	9,30 Mio €	4,00 Mio €	25,43 Mio €	16,79 Mio €	
	253,60 Mio €				26,20 Mio €		137,40 Mio €			42,22 Mio €			
	417,20 Mio €												
	459,42 Mio €												
	Vorläufiger Kostenansatz												
	* Bad Schwartau zu 3.2 Kostenschätzung DB Netz: 267,6 Mio. €; Vorschlag zur Akzeptanzlösung: 50 Mio. €												
	Projektbeirat Keller												

6. Forderungskatalog der Kommunen (Anlage)



Forderungen zur verträglicheren Umsetzung der Schienenhinterlandanbindung

In Abstimmung mit den Kommunen und
beteiligten Verbänden und Initiativen in
Ostholstein und in der Hansestadt Lübeck

Stand: 10. April 2019

I. Handlungsrahmen

Die Feste Fehmarnbelt-Querung ist ein Projekt von europäischer Bedeutung. Sie ist Teil des TEN Korridors Skandinavien Mittelmeer. Die Verwirklichung, zu der auch die Hinterlandanbindung durch Straßen und Schienenwege gehört, haben die Länder Dänemark und Deutschland in einem Staatsvertrag geregelt. Die seit Unterzeichnung des Staatsvertrages erfolgte Auseinandersetzung mit dem Ausbau der Verkehrswege hat zu der Erkenntnis geführt, dass dadurch nur bedingt Vorteile für die Region entstehen, aber massive Betroffenheiten für die hier lebenden Menschen aber auch für den Tourismus drohen. Deswegen fordern die Region Ostholstein und die Hansestadt Lübeck über das bereits durchgeführte Raumordnungsverfahren hinaus, dass der großen internationalen Bedeutung des Projektes auch bei der Verwirklichung Rechnung getragen wird und die Belastungen für unsere Region wie Kosten, Lärm und Erschütterungen, Einschnitte in das Orts- und Landschaftsbild, Verlust von heutigen Haltepunkten und vielem mehr so gering wie möglich gehalten werden. Dabei ist der Bedeutung und der Zukunftsträchtigkeit der Ausbaumaßnahmen Rechnung zu tragen. Dieses gilt auch für den Aus- und Umbau der regionalen/örtlichen Infrastruktur, wie z.B. Bahnübergänge, Straßenanbindungen und -führungen, Lärmschutz- und Erschütterungsschutzeinrichtungen.

Um den Betroffenen eine Stimme zu geben, hat die Landesregierung Schleswig-Holstein im Jahre 2011 das Dialogforum Feste Fehmarnbelt-Querung initiiert. Seitdem fasst das Dialogforum die Interessen der Betroffenen zusammen und vertritt sie gegenüber der Politik. Um mit der fortschreitenden Planung Schritt halten zu können, hat das Dialogforum im September 2016 einen eigenen Arbeitsstrang bestehend aus vier regionalen Runden Tischen und einem Projektbeirat eingerichtet. In enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen, Bürgerinitiativen, Interessenverbänden und Vorhabenträgern wurden so die folgenden Kernforderungen für die Schienenanbindung erarbeitet.

Bei diesen Forderungen stützt sich das Dialogforum insbesondere auf

- den **Beschluss des Schleswig-Holsteinischen Landtages** v. 23. 1. 2015 (Drs 18/2626) wonach die Landesregierung gebeten ist, die Ergebnisse des Dialogforums in die Planung mit einfließen zu lassen, und
- den **Beschluss des Deutschen Bundestages** v. 28. 1. 2016 (Drs 18/7365) wonach das Dialogforum in begründeten Einzelfällen alternative Trassierung und andere über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehende Maßnahmen zum Schutz von Menschen und Umwelt fordern kann.

II. Kernforderungen

1. Abstimmung der Planung

Schiienenanbindung und Tunnel stehen in unlösbarem Zusammenhang: ohne Feste Fehmarnbelt-Querung keine Hochgeschwindigkeitstrasse. Darauf muss die Schienenplanung abgestellt werden.

Dem Projektbeirat muss Gelegenheit zur Mitwirkung an der Planung der Schienenanbindung gegeben werden. Nur so können erforderlichenfalls Alternativen erarbeitet und die Unterstützung der Politik eingeholt werden. Die DB AG wird daher aufgefordert, einen Planfeststellungsantrag erst dann zu stellen, wenn die Schutzfragen zu dem jeweiligen Abschnitt abschließend im Projektbeirat geklärt sind.

2. Lärmschutz

- a) Aufgrund der bestehenden hohen Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm ist eine gemeinsame Lärmschutzbetrachtung und –bewertung Straße / Schiene durchzuführen. Dabei sind die unter b) genannten Grenzwerte zu berücksichtigen.
- b) Die Region fordert die Umsetzung von aktiven, städtebaulich verträglichen Lärmschutzmaßnahmen, sogenannten Vollschutz in allen Siedlungsbereichen, Naherholungsgebieten, touristischen Einrichtungen und Strandbereichen entlang der Schienenstrecke der Schienenanbindung von Lübeck bis Fehmarn. Dabei sind folgende Werte einzuhalten:
 - Tagpegel vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen und für Außenwohnbereiche: < 59 dB(A)
 - Tagpegel für *Strandgebiete*: < 55 dB(A)
 - Nachtpegel für *Campingplätze und Sportboothäfen*: < 55 dB(A)
 - Nachtpegel vor den Fenstern von Schlafräumen von Wohngebäuden, Wochenend- und Ferienhäuser sowie von Gebäuden mit Gästebetten: < 49 dB(A)
- c) Das bedeutet auch, dass Bahnübergänge in Siedlungsbereichen höhenungleich auszuführen sind, da ansonsten kein aktiver Lärmschutz möglich ist.
- d) Bei der Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen ist die Schienenanbindung von Lübeck bis Fehmarn als Einheit zu betrachten, um im Sinne des Bundestagsbeschlusses vom 28.01.2016 eine Gleichbehandlung aller Betroffenen zu ermöglichen. Die Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm sind unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen zu bemessen.
- e) Im Bereich der Haltepunkte ist durch besondere Lärmschutzmaßnahmen dafür zu sorgen, dass ein guter Kompromiss zwischen Emissionsschutz und der städtebaulich wünschenswerten Sichtbarkeit des Bahnhofes gefunden wird.
- f) Bei der Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen ist Lärmverdriftung zu vermeiden.

3. Schutz vor Erschütterungen

- a) Die von Schienenverkehrserschütterungen und sekundärem Luftschall Betroffenen sind bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen gleich zu behandeln.
- b) Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrserschütterungen unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen auch beim Ausbau der Bestandsstrecken durch vollständigen Ersatz des vorhandenen, veralteten Gleisoberbaus. Zusätzlich ist ein durchgehender, vorsorglicher Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile in ausreichender, fachgutachterlich nachgewiesener Bemessung vorzunehmen.
- c) Nach Fertigstellung der Trasse ist eine erneute Erschütterungsanalyse durchzuführen.

4. Trassenverlauf

- a) Bei der Planung des Trassenverlaufs und Lärmschutzmaßnahmen ist eine Teilung von Ortschaften zu vermeiden.
- b) Bei der Planung der Trasse in Siedlungsnähe sind Troglösungen und Untertunnelungen statt Böschungen sowie in bestimmten Bereichen auch Einhausungen vorrangig zu berücksichtigen.
- c) Der Eingriff in Natur und Landschaft sowie der Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen sind so gering wie möglich zu halten. Die sich ergebenden Restflächen zwischen Schiene und Autobahn sind als Flächen für den Naturschutz aufzuwerten und als Ausgleichsflächen anzurechnen.

5. Bahnübergänge und Straßenbaumaßnahmen

- a) Die Kommunen sind von den Kosten für die notwendigen Änderungen an Bahnübergängen und deren Beseitigung sowie an Straßenverläufen an Gemeinde-/Kreisstraßen infolge der Schienenanbindung freizuhalten. In diesem Zusammenhang wird das Land aufgefordert, über das Jahr 2019 hinaus Finanzmittel zur Förderung gemeindlicher Infrastrukturen bereitzustellen.
- b) Höhengleiche Bahnübergänge sind im Zuge des Streckenausbaus grundsätzlich zu beseitigen, sofern nicht im Einzelfall auf Wunsch der Kommune eine andere Regelung vereinbart wird.
- c) Die Planungen zur Änderung der Bahnübergänge und Straßenführungen sind zwischen der DB AG und den Straßenbaulasträgern sowie den Kommunen abzustimmen. Die Kommunen sind von eventuell daraus resultierenden Kosten freizuhalten.

6. Entwicklung des ÖPNV und Schienenfernverkehrs

- a) Die Region fordert eine gleichberechtigte Berücksichtigung der kommunalen Bedarfe im Zuge der Planung des künftigen ÖPNV in der Region und damit einhergehend eine Verbesserung der Einbindung an den Nahverkehr unter Berücksichtigung der zusätzlichen Belastungen im Hauptbahnhof Lübeck, bislang unterversorgter Orte und die Anforderungen des Tourismus und des Schülerverkehrs. Hierzu ist die Bedienungsqualität, gerade auch im Bereich der Küste während der Sommermonate, zu verbessern.
- b) Das Land Schleswig-Holstein wird gebeten, mit Verbesserungen der Bedienungsqualität und –häufigkeit im Schienenpersonennahverkehr in Ostholstein sowie durch die Finanzierung einer Bäderbuslinie der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die Region durch den Bau der FBQ und die Realisierung der TEN-Schienengüterverkehrsstrecke zukünftig erhebliche Nachteile (z.B. durch Verlagerung der Bahnhöfe) in Kauf nehmen muss und zusätzlichen Belastungen (u.a. durch Lärm und Erschütterungen) ausgesetzt sein wird. Im Einzelnen wird gefordert:
 - die Durchbindung möglichst vieler Züge von Hamburg über Lübeck in den Norden des Kreises Ostholstein,
 - ein enger (möglichst halbstündiger) Taktfahrplan von Lübeck nach Neustadt i.H. und Travemünde und von Lübeck nach Fehmarn,
 - eine optimale SPNV-Anbindung nach Dänemark,
 - die diesbezügliche Ausschreibung des Netzes Ost so anzulegen, dass z.B. durch eine Flügelung der Züge in Lübeck und Haffkrug oder andere Maßnahmen eine Durchbindung von Hamburg nach Neustadt und Travemünde sowie eine dem Fahrgastaufkommen angemessene Anpassung der Wagenkapazitäten gewährleistet wird,
 - die Finanzierung eines Bäderbusses als Bestandteil des Netzes Ost und als Ersatz für die Bäderbahn, einschließlich der dafür erforderlichen Infrastruktur.
- c) Ein Ausbau des grenzüberschreitenden Nahverkehrs ist zu fördern.
- d) Die Kosten für die Erschließung und Ausstattung von neuen Bahnhalt punkten, deren Bahnhofsumfeld und Anbindungen sind unter Beachtung der touristischen Bedeutung der Region vom Bund / Land zu übernehmen.
- e) Die Haltepunkte entlang der Schienentrasse sind in einem „werbewirksamen Design“ zu gestalten. Die Kosten hierfür trägt der Bund.

7. Durchführung der Flurbereinigungsverfahren

Die beantragten Flurbereinigungsverfahren sind unter Einbeziehung der DB zeitnah zu beginnen und zügig durchzuführen, um die Flächeninanspruchnahme durch die Schie-

nenstrasse verträglicher zu gestalten und den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten.

8. Durchführung der Baumaßnahmen

- a) Die Region fordert eine zwischen den Vorhabenträgern abgestimmte Planung und Ausführung des Ausbaus der Anbindungen, die auf die Belange der einzelnen Kommunen Rücksicht nimmt. In diesem Zusammenhang ist ein geeignetes Baustellen-Management in enger Abstimmung mit den Kommunen zu gewährleisten.
- b) Der geplante Schienenersatzverkehr infolge der geplanten Streckenstilllegung ist unter Berücksichtigung aller Baustellen effizient und mit dem Kreis und den betroffenen Kommunen abgestimmt, durch die DB AG zu gewährleisten. Dabei ist die notwendige Anzahl von Bussen einzusetzen, um Verspätungen gegenüber dem Fahrplan der DB zu verhindern.

III. Ortsbezogene Forderungen

Ostholstein hat das dichteste Übernachtungsangebot der Fehmarnbelt Region, wir leben und arbeiten hier zu einem sehr großen Teil vom und für den Tourismus.



1 Punkt = 1 Hotel o.ä. (Quelle: Femern A/S)

Auch als Wohnsitz wird Ostholstein immer interessanter. Und zwar wegen der Randlage mit direktem Anschluss ans Meer, die bereits Entschleunigung und Erholung verspricht, und trotzdem mit aller notwendigen Infrastruktur angenehmes Reisen und Weiterreisen bietet.

Familien-, Fahrrad-, Reit- und Badeurlauber finden was sie suchen in Ostholstein. Wir punkten nicht mit großer Industrie, sondern mit Natur und Meer als Erholungsgaranten.

Durch den Bau einer Hochgeschwindigkeitstrasse mitten durch das räumlich sehr enge Ostholstein werden die Karten für ein gutes Leben und Urlauben ganz neu gemischt. Der Wunsch der Landesregierung Schleswig-Holstein ist es, alles dafür zu tun, dass Schleswig-Holstein nicht zu einem Transitland wird. Ziel ist es daher, mit entsprechenden Impulsen die heimische Wirtschaft zu entwickeln und den Tourismus als Lebensgrundlage der Menschen zu erhalten. Dies kann wiederum nur dann erfolgreich gestaltet werden, wenn die belastenden Folgen dieser Schienentrasse durch die besten technisch möglichen Schutzmaßnahmen verhindert bzw. minimiert werden.

Hansestadt Lübeck:

1. Gleichbehandlung der vom Schienenverkehrslärm Betroffenen bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen.

Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen, also entsprechend § 1, Absatz 2, Nr. 1 der Bundesimmissionsschutzverordnung (BimSchV) – ebenso wie an dem gesamten übrigen Streckenabschnitt von der Gemeinde Ratekau bis nach Fehmarn, auf dem infolge des Neubaus oder des Baus des zusätzlichen Gleises o.g. Regelung greift. Das heißt, bezogen auf den prognostizierten Schienenverkehrslärm, Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BimSchV im gesamten Stadtgebiet unabhängig vom Nachweis der wesentlichen Änderung gemäß § 1, Absatz 2, Nr. 2 BimSchV.

2. Gleichbehandlung der von Schienenverkehrserschütterungen und sekundärem Luftschall Betroffenen bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen.

Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrserschütterungen unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen, also entsprechend DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) – ebenso wie für die ca. 55 km lange Neubaustrecke der Schienenanbindung beginnend mit der Gemeinde Ratekau. Deshalb: vollständiger Ersatz des vorhandenen, veralteten Gleisoberbaus in der gesamten Ortsdurchfahrt Bad Schwartau und Neubau entsprechend Regelbauweise. Zusätzlich: Durchgehender vorsorglicher Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile in ausreichender, fachgutachterlich nachgewiesener Bemessung (anstatt einzelner nachträglicher Entschädigungsmaßnahmen, für die jeweils erst noch ein Nachweis der Überschreitung der prognostizierten Belastung erforderlich wird).

3. Durchführung einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Leistungsfähigkeitsuntersuchung für den Lübecker Hauptbahnhof unter Einbeziehung sämtlicher prognostizierter Nahverkehre und sämtlicher von der Güterverkehrsprognose der LPA für das Jahr 2030 prognostizierten Güterverkehre.
4. Anfertigung einer schalltechnischen Berechnung für sämtliche von einer Steigerung der Zugbewegungen betroffenen Streckenabschnitte auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck.
5. Auf dieser Grundlage dieser Berechnung hat eine Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen zu erfolgen, die in Anlehnung an die Kernforderungen 2b und 2c der Region so bemessen sind, dass ein Vollschutz durch aktive Maßnahmen gewährleistet wird.
6. In Bereichen, in denen die in b) geforderte Umsetzung aktiven Lärmschutzes aus Gründen einer Beeinträchtigung der Blickbeziehungen zur UNESCO-geschützten Altstadtsilhouette nicht vertretbar ist, sind Schutzbauwerke in Form von Einhausungen bzw. Teileinhausungen zu errichten. Dies gilt insbesondere entlang der Katharinenstraße.
7. Prüfung, ob noch weitere Einhausungen bzw. Teileinhausungen entlang der Strecke Lübeck Hbf. / Moisling möglich sind.

8. Umsetzung von Maßnahmen zur Entdröhnung von Brückenbauwerken innerhalb des Lübecker Stadtgebietes

Bereich Stadt Bad Schwartau

1. Gleichbehandlung der vom Schienenverkehrslärm Betroffenen bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen.

Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen, also entsprechend § 1, Absatz 2, Nr. 1 der Bundesimmissionsschutzverordnung (BimSchV) – ebenso wie an dem gesamten übrigen Streckenabschnitt von der Gemeinde Ratekau bis nach Fehmarn, auf dem infolge des Neubaus oder des Baus des zusätzlichen Gleises o.g. Regelung greift. Das heißt, bezogen auf den prognostizierten Schienenverkehrslärm, Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BimSchV im gesamten Stadtgebiet unabhängig vom Nachweis der wesentlichen Änderung gemäß § 1, Absatz 2, Nr. 2 BimSchV.

2. Gleichbehandlung der von Schienenverkehrserschütterungen und sekundärem Luftschall Betroffenen bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen.

Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrserschütterungen unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen, also entsprechend DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) – ebenso wie für die ca. 55 km lange Neubaustrecke der Schienenanbindung beginnend mit der Gemeinde Ratekau. Deshalb: vollständiger Ersatz des vorhandenen, veralteten Gleisoberbaus in der gesamten Ortsdurchfahrt Bad Schwartau und Neubau entsprechend Regelbauweise. Zusätzlich: Durchgehender vorsorglicher Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile in ausreichender, fachgutachterlich nachgewiesener Bemessung (anstatt einzelner nachträglicher Entschädigungsmaßnahmen, für die jeweils erst noch ein Nachweis der Überschreitung der prognostizierten Belastung erforderlich wird).

3. Tieferlegung des Schienenweges in der gesamten Ortsdurchfahrt bis auf 7 Meter unter Gelände und Führung im Trog-Bauwerk, erforderlichenfalls Trog-Abdeckung in Teilabschnitten, Einhausungen im beidseitigen Gefällebereich. In Abschnitten ohne Abdeckung: Begrenzung der Lärmschutzwände auf eine städtebaulich verträgliche Bauhöhe von 3 Metern über Gelände, ansonsten Abdeckung oder Einhausung. Für die Erforderlichkeit dieser Schutzmaßnahmen sind maßgebend:

- a) Der Vollschutz im Sinne eines aktiven Lärmschutzes an der Lärmquelle zur Lösung sämtlicher Schutzfälle in Bad Schwartau gemäß 16. BImSchV
- b) Der Vollschutz im Sinne eines aktiven Erschütterungsschutzes am Emissionsort zur Lösung aller Schutzfälle am Schienenweg in der Ortsdurchfahrt gemäß aktueller Rechtsprechung
- c) Kein Pegelanstieg durch den zukünftigen Schienenverkehr in der gesamten Ortslage bei Betrachtung des Gesamtlärms aus Straße und Schiene

- d) Keine Überschreitung der Innenraumpegel gemäß 24. BImSchV durch den zukünftigen Gesamtlärm aus primärem und sekundärem Luftschall in Gebäuden mit Immissionen aus Schienenverkehrserschütterungen
 - e) Die zukünftige Begrenzung der Tagpegel vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen in allen Siedlungsbereichen auf kleiner als 59 dB(A).
 - f) Die zukünftige Begrenzung der Tagpegel für Außenwohnbereiche in allen Siedlungsbereichen auf kleiner als 55 dB(A)
 - g) Die zukünftige Begrenzung der Nachtpegel vor den Fenstern von Schlafräumen in allen Siedlungsbereichen auf kleiner als 49 dB(A)
 - h) Der Vollschutz entlang des nicht durch bauliche Änderungen betroffenen Bahnabschnittes südlich des Abzweigs Travemünde (Bereich Tremskamp), sofern deutliche Mehrbelastungen durch den zukünftigen Zugverkehr entstehen, d.h. wenn bei Beurteilungspegeln unter 70 dB(A) tags und unter 60 dB(A) nachts eine Erhöhung um mindestens 1 dB(A) oder bei Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) tags und ab 60 dB(A) nachts eine Erhöhung um mindestens 0,1 dB(A) prognostiziert wird.
4. Herstellung einer Eisenbahnunterführung in der Kaltenhöfer Straße mit Tieferlegung des Gleisbettes für eine städtebaulich verträgliche, barrierefreie und flächenschonende (den Waldbestand und die Anliegergrundstücke schonende) Konstruktion einer Straßenüberführung in reduzierter Bauhöhe für die Kaltenhöfer Straße, so wie z.B. auch für die Gemeinde Göhl im Zuge der Schienenanbindung vorgesehen.
5. Verkehrsanbindung der Elisabethstraße ohne höhengleiche Kreuzung der Eisenbahn unter Berücksichtigung des tiefer gelegten Gleisbetts. Abstimmung möglicher Planungsvarianten mit den Betroffenen.
6. Herstellung des bereits geplanten Neubaus für die nun dreigleisige Eisenbahnüberführung über die Sereetzer Straße unter Berücksichtigung eines ausreichenden Straßenquerschnittes im Lichtraumprofil entsprechend den Anforderungen an den Verkehrsweg als Gemeindeverbindungsstraße 1. Ordnung (derzeit fast 4.000 Kfz/Tag). Gewährleistung der zukünftigen Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs insbesondere im Begegnungsverkehr für Linienbusse (90 Fahrten täglich) sowie für Radfahrer und Fußgänger entsprechend dem Regelwerk und dem anerkannten Stand der Technik. Kein Neubau unter Beibehaltung des derzeitigen Querschnitts von nur 4 m Breite und 3,5 m Höhe; stattdessen 9,5 m Mindestbreite und 4,5 m Mindesthöhe im Lichtraumprofil.
7. Gleichbehandlung aller Betroffenen bei der Bereitstellung von Finanzmitteln über das gesetzliche Maß hinaus. Finanzielle Berücksichtigung der erforderlichen baulichen Maßnahmen für den Lärm- und Erschütterungsschutz und die Tieferlegung des Gleisbettes seitens des Bundesministeriums für Verkehr in Entsprechung der für die umfangreichen Neutrassierungen ab Ratekau schon bereitgestellten Finanzmittel (1,52 Milliarden EUR für ca. 80 km Bahntrasse, davon ca. 55 km Neubaustrecke im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens).

Bereich Gemeinde Ratekau

1. Die Schienentrasse ist abgesenkt, jedoch maximal höhengleich, entlang der Autobahn A 1 zu führen. In diesem Zusammenhang ist der Verzicht auf das Kreuzungsbauwerk in Luschendorf „Wiesengrund“ und eine alternative Wegeführung zu den landwirtschaftlichen Flächen, ggfs. über den Luschendorfer Hof, zu prüfen und mit den Landnutzern abzustimmen.
2. Umfahrung der Ortschaft Ruppertsdorf ähnlich der Vorzugsvariante im Raumordnungsverfahren, um eine Teilung der Ortschaft und eine Einkesselung von Häusern durch die BAB A1 und Neubautrasse zu vermeiden. Sofern es bei der derzeitigen Planung der DB bleibt, sind für die Kreuzung Ruppertsdorfer Weg unterschiedliche Alternativen zu erarbeiten und unter Einbeziehung der Gemeinde zu bewerten.
3. Zur Entlastung der anliegenden Bevölkerung in Ratekau und Ruppertsdorf ist die Verlegung der Überholgleise in nördlicher Richtung zu prüfen.
4. Zur Aufrechterhaltung des Naherholungsgebietes ist im Waldgebiet „Blüchereiche“ eine Schienenunterführung zu planen. Die Kosten sind hierfür vom Bund zu tragen.
5. Bahnhof Ratekau
 - Die Gemeinde Ratekau strebt einen gemeinsamen Haltepunkt Ratekau/Timmendorfer Strand an. Um Synergien zu nutzen und die Attraktivität des ÖPNV in der Lübecker Bucht zu steigern wird gefordert, die für den Haltepunkt Neuhof/Timmendorfer Strand vorgesehenen Bundesmittel zusätzlich zu den Landesmitteln für den gemeinsamen Haltepunkt in Ratekau einzusetzen.
 - Die Erreichbarkeit des Bahnhofes aus dem Ortskern soll über die Verlängerung der Bahnhofstraße erfolgen. Das neu zu errichtende Brückenbauwerk für die Schienentrasse ist in der Breite so ausreichend zu bemessen, dass Fußgänger und Radfahrer diese Brücke ebenfalls zur Kreuzung der Bäderstraße nutzen können.
 - Bei der Einrichtung eines gemeinsamen Haltepunktes in Ratekau ist weiterhin ein ausreichender ÖPNV, insbesondere zur Schülerbeförderung, auf den Strecken Pansdorf - Timmendorfer Strand und Pansdorf - Bad Schwartau zu gewährleisten. Darüber hinaus sollten die Chancen für einen verbesserten ÖPNV auf den Strecken Ratekau – Timmendorfer Strand und Ratekau – Niendorf/O. genutzt werden.
6. Anpassung der Regionalplanung dahingehend, dass Möglichkeiten zur Ausweisung von neuen Gewerbegebieten entlang der Neubautrasse (z.B. in Höhe Ratekau und Luschendorf) geschaffen werden

Bereich Gemeinde Timmendorfer Strand

1. ÖPNV

- Der Wegfall der Bäderbahn muss kompensiert werden. Dabei muss die Erreichbarkeit des Ortes für Pendler und Touristen sichergestellt werden. Erreichbarkeit und verkehrliche Vernetzung bis in Strandnähe, das bedeutet konkret: Führung des Bäderbusses vom Bahnhof Timmendorfer Strand / Ratekau größtenteils auf der Trasse der alten Bäderbahn über den jetzigen Bahnhof Timmendorfer Strand – Bahnhofstraße – Bergstraße – Lübecker Straße – B76 – Höppnerweg – ZOB als Weiterentwicklung des von NAH.SH erarbeiteten Konzeptes.
- Die ÖPNV-Anbindung soll auch unter Umwelt- und Klimaschutzgesichtspunkten betrachtet werden (z.B. kleinere Elektrobusse als Shuttleverkehr im Sommer).
- Die Anbindung des Haltepunkts Timmendorfer Strand / Ratekau an das Zentrum ist unter Sicherstellung der Funktionalität zwingend umzusetzen. Dabei ist die Nachnutzung der Trasse der alten Bäderbahn nebst Gleisanbindung vom neuen Haltepunkt Timmendorfer Strand / Ratekau bis zum bisherigen Bahnhof Timmendorfer Strand mit einer max. Fahrzeit von 10 Minuten auch für einen schienengebundenen Verkehr uneingeschränkt sicherzustellen.
- Die Finanzierung eines Bäderbusses entsprechend der geforderten Zugtaktung im Halbstundentakt als Bestandteil des Netzes Ost und als Ersatz für die Bäderbahn, einschließlich der dafür erforderlichen Infrastruktur.
- Anbindung je Zugankunft, auch in den Morgen- und Abendstunden, sowie am Wochenende.
- Der Bäderbus soll durch entsprechendes Fahrzeugmaterial über eine erhöhte Kapazität zur Fahrradmitnahme/Rollstühle/Kinderwagen verfügen.
- Schaffung eines ÖPNV-Angebotes mit Verknüpfung der umliegenden Bahnstationen zur Erschließung der umliegenden Ortschaften, mit z.B. Scharbeutz und Travemünde
- Sicherstellung, dass die Gemeinden Timmendorfer Strand und Ratekau als Region für "Autonom fahrende Busse und Fahrzeuge im ländlichen Raum" teilnehmen. Der Kreis Ostholstein wird aufgrund der vielen Touristen 2018 Modellregion. Hierbei sollen auch weitere technische Innovationen berücksichtigt werden.

2. Nachnutzung der Bestandstrasse

- L 181 –Bestandstrasse ausbauen für Straßenverkehr alternativ
- Sicherung der alten Bahntrasse als Verkehrsweg (Möglichkeit zur Entwicklung von Weiternutzungskonzepten wie z.B. Fahrradtrasse)
- Finanzierung des Ausbaus der Bestandstrasse zur Befahrbarkeit des Bäderbusses.
- Die Finanzierung der Anbindung der Bestandstrasse an den neuen Haltepunkt Timmendorfer Strand / Ratekau für den schienengebundenen Verkehr bis zum bisherigen Bahnhof Timmendorfer Strand.

3. Lärmschutz

- übergesetzlicher Lärmschutz für Groß Timmendorf durch aktive Lärmschutzmaßnahmen.

4. Haltepunkt

- Der Bahnsteig Timmendorfer Strand / Ratekau ist mit ausreichend dimensionierten überdachten Wartebereichen auszustatten.
- Sanitäranlagen sind bereitzustellen.
- Treppenanlagen sind zu überdachen.
- Für die Station muss ein Zugang zu den Gleisen über Aufzüge sichergestellt werden.
- Sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder und E-Bikes.
- Park- und Ride / Bike-Flächen sind aufgrund des erwarteten hohen Ziel- und Quellverkehrs (Tourismus, Pendler) entsprechend groß auszugestalten.
- Flächen für E-Mobilität sollen berücksichtigt werden.
- Ausreichend Taxi- und Kurzzeitparkplätze sind vorzuhalten.
- Barrierefreiheit ist sicherzustellen.
- Die Gemeinde soll freigehalten werden von Kosten zur Erschließung und Bau der neuen Bahnhalte.
- Namensgebung „Timmendorfer Strand“ sicherstellen
- Bei einer Entscheidung für nur einen Haltepunkt: Sicherstellung sämtlicher vorgesehenen Bundes- und Landesmittel für die jeweiligen Haltepunkte Ratekau und Neuhof zur Verwendung für eine attraktivere Ausstattung eines gemeinsamen Bahnhofes Timmendorfer Strand / Ratekau.
- Schaffung erweiterter Parkmöglichkeiten (z.B. Parkpalette) als Mitfahrerparkplatz (P+M, Parken + Mitfahren, finanziert vom Land) für Fahrgemeinschaften des MIV.
- Bahnsteiglänge: 400m zur Absicherung als Haltepunkt für Fernzüge.
- Weiterhin Anbindung des Bahnhofs Timmendorfer Strand / Ratekau an den Fernverkehr mit IC-Halten, mind. 2x täglich in der Saison.
- Die Möglichkeiten der schienengebundenen Anbindung des Bahnhofes Timmendorfer Strand ab Hamburg unter Sicherstellung von Funktionalität und Qualität sollen geprüft werden.
-

5. Verkehrliche Infrastruktur

- Erforderlicher Ausbau oder Änderungen (Planung und Bau) von vorhandener Infrastruktur sind aus Bundes- oder Landesmitteln zu finanzieren.

6. Trassenverlauf

- - Konsequente Führung der Entwurfplanungsstrecke an der Autobahn.

Bereich Gemeinde Scharbeutz

1. Beibehaltung einer direkten Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Neddeltredder und der Weißstraße, damit insbesondere Schulkinder, Urlauber, Besucher der Jugendbildungsstätte Klingberg und des Geländes der freien Pfadfinder weiterhin sicher ihre Zielorte erreichen können.
2. Verlegung der Bahnstation Scharbeutz nördlich des Bövelstredder (s. Anlage).

3. Erhalt der alten Autobahn-Unterführung des Bövelstredder als Zugang zur neuen Bahnstation Scharbeutz (evtl. Teil des Rettungskonzeptes)
4. Neuerstellung eines Bahnhofsgebäudes mit beheiztem Warteraum, Sanitäreinrichtungen und Fahrradabstellanlagen (vergleichbar zu dem bestehenden und erst vor einigen Jahren erstellten Bahnhofsgebäude Scharbeutz) unter Berücksichtigung von Flächen für E-Mobilität.
5. Für den zu erwartenden Ziel- und Quellverkehr aus dem Schienenersatzverkehr während der Bauzeit sind die Infrastruktureinrichtungen im Umfeld des Haltepunktes Haffkrug (z. B. die Park & Ride-Flächen) entsprechend größer auszugestalten.
6. Die geplante Unterführung zur Erreichung der Bahnsteige in Haffkrug ist abweichend von den Regemaßen der DB mindestens in einer Breite von 4 Metern herzustellen. Die Mindesthöhe ist mit einer Höhe von 4,50 m zu errichten, um auch die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen und die Erreichbarkeit der Grundstücke zwischen Autobahn und Bahn mit Fahrzeugen sicherzustellen.
7. Aufgrund der großen Höhenunterschiede zwischen den Bahnsteiganlagen und dem Bahnhofsvorgelände müssen die Zugänglichkeiten der Bahnstationen in Haffkrug und Scharbeutz auch über Aufzüge sichergestellt werden (ausschließlich Rampenanlagen, wie sie derzeit am Bahnhof in Scharbeutz gegeben sind, sind insbesondere für ältere Fahrgäste mit nicht-elektrischen Mobilitätshilfen unzumutbar).
8. Die Bahnsteige beider Bahnstationen sind mit ausreichend dimensionierten überdachten Wartebereichen auszustatten.
9. Die Treppenanlagen der Bahnstationen sind zu überdachen.
10. Hinsichtlich der Erschließung der Bahnstation Haffkrug gibt es derzeit noch keine feststehende Planung. Daher ist eine abschließende Beurteilung seitens der Gemeinde Scharbeutz noch nicht möglich. Die Gemeinde behält sich vor, entsprechende Anmerkungen vorzunehmen, sobald die Vorplanung seitens der DB abgeschlossen ist und diese Unterlagen der Gemeinde zur Verfügung stehen.
11. Die Lärmschutzeinrichtungen sollen nicht erst bei Baukilometer 119 + 270, sondern bereits bei Baukilometer 117 + 532 beginnen. Die ausgewiesene 3 m hohe Lärmschutzwand von Baukilometer 122 + 000 bis 122 + 700 soll auf 4 m erhöht werden, weil in der bisherigen Betrachtung das Baugebiet Knacker III noch nicht berücksichtigt wurde.
12. Im Bereich Haffkrug/Sierksdorf ist im Bereich des Abzweigers Richtung Neustadt ein überlappender Lärmschutz zwischen Baukilometer 123 + 500 und 124 + 933 mit einer Lärmschutzwand am Abzweiger sicherzustellen.
13. Die Lärmschutzeinrichtungen im Bereich der Haffwiesen sind so herzurichten, dass sie — entsprechend der Kernforderung nach einer gemeinsamen Lärmschutzbetrachtung und —bewertung von Autobahn und Bahnstrecke — den größtmöglichen Lärmschutz, unter geringstmöglicher Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, sicherstellen.

14. Die Straßenunterführung Speckenweg wird in einer Breite von 6,50 m und einer Höhe von 4,50 m gefordert.
15. Im Rettungskonzept ist die beidseitige Erreichbarkeit der Gleisanlagen im Bereich der Haltepunkte zu prüfen.
16. Der in Haffkrug vorgesehene Kreisverkehr zur Anbindung des dortigen Haltepunktes muss eine gleichrangige Anbindung von Bahnhofstraße und Waldweg vorsehen. Zur Kompensation der durch den Bau des Kreisverkehrs wegfallenden gemeindlichen Flächen fordert die Gemeinde Scharbeutz entsprechende Ersatzflächen auf dem bisherigen Bahnhofsgelände.
17. Es ist eine direkte (gerade) fußläufige Verbindung in der Verlängerung der Bahnhofstraße Haffkrug zum Haltepunkt herzustellen.
18. Zwischen der Bahnhofstraße Haffkrug und dem Cap-Arcona-Denkmal ist eine fußläufige Anbindung herzustellen.
19. Das Umfeld des Cap-Arcona-Denkmal ist der Bedeutung dieser Stätte entsprechend herzustellen (z. B. über Baumanpflanzung/Sichtschutz).
20. Es sind die notwendigen Wildüberführungen bzw. Einrichtungen für den Artenschutz herzustellen.
21. Die bisherige Bestandsstrecke soll so umgebaut werden, dass sie als fuß- und radläufige Verbindung oder auch für einen autonomen Shuttle-Service zwischen Lübeck und Haffkrug genutzt werden kann. Die Trägerschaften der hierfür erforderlichen überführenden Brückenbauwerke sind vom Bund/Land zu übernehmen.

Bereich Gemeinde Sierksdorf

1. Im Bereich Mariashagen und Panoramic (Bau-km ca. 124,9 bis 126,0) erfolgt eine Begradigung der Gradienten (= waagerechte Gradienten, d. h. ohne Neigung bzw. Steigung) als Schallschutz; Maß Oberkante Schiene; hierfür ist ein größerer Erdaushub (Aussage Gemeinde Sierksdorf: 118.000 m³) notwendig;
2. Im Bereich L309 bis Neustädter Straße K61 (Bau-km ca. 128,1 bis 129,0) soll eine einseitige Steilwand (810 m lang) als Schallschutz Richtung Roge gesetzt werden; in Richtung BAB1 kann die Böschung als richtlinienkonforme Bauweise ausgeführt werden;
3. Planerische Darstellung eines Geh- und Radweges im Bereich vom 2. Roger Weg / Mühlenredder bis zur L309 in der Genehmigungsplanung;
4. Aufgrund der wasserführenden, wechselhaften Bodenschichten ist für alle Gebäude im Ortsteil Roge ein vorsorgliches Beweissicherungsgutachten im Vorwege der Baumaßnahme von der DB Netz AG zu erstellen ;

5. Berücksichtigung eines Fuß- und Radweges auf dem Brückenbauwerk der DB Netz AG in der Altonaer Straße bei der Querung der BAB1 zur K45, d. h. Anpassung des Gehweges an die neue Trassierung;
6. Berücksichtigung beim Lärmschutz der beiden Campingplätze Sierksdorf
7. Bei allen Querungen der Bahntrasse mit Gemeinde-, Kreis- und Landesstraßen im Gemeindegebiet von Sierksdorf ist das aktuelle Radwegkonzept des Kreises Ostholstein zwingend zu berücksichtigen und entsprechende bautechnische Anlagen für Rad- und Gehwege auf den neuen Brückenbauwerken zu berücksichtigen (z. B. Radweg Roge Richtung Neustadt an der K61 / Neustädter Straße);
8. Eine abschließende Gesamtlärbetrachtung liegt bisher (Stand 1.4.2019) nicht vor. Sollten sich daraus notwendige zusätzliche Schutzmaßnahmen ergeben, sind diese zwingend zu berücksichtigen.

Bereich Gemeinde Altenkrempe:

1. Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Hasselburg über die L216.
2. Im Falle eines kreuzungsfreien Bauwerkes (L216/Bahn) unter Einbeziehung gemeindlicher Grundstücke / Liegenschaften (Feuerwehr, Vereinsheim, Sportplätze, Kindergarten etc.) wird eine Kostenerstattung von 100 % für die entsprechenden Ersatzbauten inklusive Grunderwerb gefordert!
3. Für den Fall der Errichtung eines Brückenbauwerkes und einer hiermit verbundenen Verlegung der L216 über die Flächen des Feuerwehrgerätehauses und des Sportplatzes fordert die Gemeinde, das Dammbauwerk abweigend von der L216 (südlich des Kindergartens Hasselburg) bis südlich des bestehenden Feuerwehrgerätehauses in westliche Richtung als senkrechte Betonwand herzustellen. Auf eine Stelzen bzw. Säulenlösung des Kreuzungsbauwerkes wird verzichtet.
4. Die Gemeinde fordert den vollständigen Verzicht auf Einrichtung der Baustraße auf den Flächen der Sportanlage.
5. Die Gemeinde fordert, dass die mögliche Neubaufäche für ein Feuerwehrgerätehaus inklusive Einliegerwohnung in der Planfeststellung der Deutschen Bahn enthalten ist.

Bereich Gemeinde Schlamin

1. Wie schon von Bürgern der Gemeinde Schashagen im ROV vorgebracht, verlangt die Initiative „Bürger Schlamins“ die ergebnisoffene Prüfung einer Trasse östlich der Autobahn A1. Die Querung der Autobahn könnte zwischen der Straße „Am Stegelbusch“ und Rastplatz „Hasselburger Mühle“ erfolgen. Die Betroffenheit der Ortschaften wird durch diese Alternative stark reduziert. Ferner wechselt die favorisierte Trassenvariante ohnehin vor Oldenburg auf die Ostseite der Autobahn.

Mit der Westtrassenentscheidung verlagern sich Konfliktfälle und entsprechende Schutzanforderungen von der Ostseite der BAB (Windenergiefelder Lensahn, Ortschaft Damlos) in die sehr dichte Siedlungsnähe um Schlamin herum. Wenn es bei dieser Trassenführung bleibt, so erwartet Schlamin kompensatorische Zusatzinvestitionen in die Schutzmaßnahmen bzgl. Lärm, Erschütterung und ortsbaulicher Gestaltung.

2. Die Zufahrt zur Hauptstraße 1-15 in Groß Schlamin muss erhalten bleiben. Andernfalls verlängern sich Rettungswege unzumutbar und die Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln wird stark erschwert. Ferner verläuft bei Entfall dieser Zufahrt der gesamte Liefer- und Ernteverkehr durch den Dorfkern, was eine große Gefahr für spielende Kinder und Fußgänger zur Folge hätte.

Bereich Lensahn

Die Gemeinde Lensahn fordert, dass die Planung des Haltepunktes Lensahn, unter Einhaltung der Mindestkriterien:

- Sichtbarkeit der Station im öffentlichen Raum,
- Komfort für die Fahrgäste (u.a. Barrierefreiheit, Verknüpfungs- und Aufenthaltsqualität),
- Integration der verkehrlichen Maßnahmen (u.a. Vorplatz mit Zufahrt von der Bäderstraße mit Verkehrsfunktion z.B. ausreichend Taxi/Kurzzeitparkplätze, Park & Ride Anlage, Bike & Ride Anlage, Errichtung von Bushaltestellen an der Bäderstraße, etc.),

in enger Abstimmung mit der Gemeinde erfolgt.

Bereich Stadt Oldenburg in Holstein

1. Da die neue Erschließung des Haltepunktes Oldenburg in Holstein von der Göhler Straße über den Milchdamm einzig durch das Projekt FFBQ und die Schienenanbindung dazu notwendig wird, ist diese ebenso wie das Haltepunktumfeld zusammen mit der Trasse planfestzustellen. Nur so kann gewährleistet werden, dass neben der verkehrlichen Anbindung auch das Bahnhofsumfeld bis zur Inbetriebnahme der Bahnanlagen fertig gestellt ist.
2. Die Kosten für Erschließung sind der Stadt von der Hand zu halten.

3. Die Stadt fordert, dass die Zusagen zum Ausbau des Haltepunktes für ICE- Züge eingehalten werden und Oldenburg in Holstein weiterhin der einzige Haltepunkt für diese Fernzüge in Ostholstein bleibt.
4. Der Haltepunkt ist über die Mindeststandards der DB hinaus auszubauen. Dazu gehören Aufzüge, die eine echte Barrierefreiheit gewährleisten, Fahrradabstellanlagen, Wetterschutzeinrichtungen, ein Kiosk und eine WC-Anlage.
5. Die Kosten für die Anbindung der SÜ Wirtschaftsweg Oldenburg an die Göhler Chaussee sind vom Vorhabenträger zu übernehmen. Das gilt insbesondere für die Wiederherstellung des gerade im Zuge der Aufhebung des Bahnübergangs „Feldhof“ aufgenommenen Wegestücks. Ebenso sind die Kosten der SÜ Wirtschaftsweg Oldenburg selbst vom Vorhabenträger zu übernehmen.
6. Bei der Bemessung des Lärmschutzes sind auch die durch Aufstellungsbeschlüsse vom 18.05.2011 und am 17.06.2011 in den Lübecker Nachrichten amtlich bekannt gemachten, geplanten Wohnbauflächen der Stadt Oldenburg mit ihrer jeweils nächstgelegenen Grenze zur neuen Bahnstrecke mit einem aktiven Lärmschutz zu berücksichtigen.
7. Die Trasse durch das Oldenburger Bruch sollte in einem Trog geführt werden. In jedem Fall ist die vorgesehene Lärmschutzwand so zu verlängern und zu erhöhen, dass ein übergesetzlicher Lärmschutz erreicht wird.
8. Ein übergesetzlicher Lärmschutz wird auch für das Naturschutz- und Naherholungsgebiet Oldenburger Bruch gefordert.
9. Nach dem gegenwärtigen Stand der Planungen wird der gesamte neue Streckenabschnitt um Oldenburg auf einem Damm geführt, so dass die reale Höhe der Lärmschutzwände besonders hoch ausfällt. Daher ist auf der gesamten Neubaulänge eine ausreichende Eingrünung mit entsprechenden Bäumen und Gehölzen vorzusehen.
10. Die Stadt Oldenburg in Holstein fordert im Bereich der an die Trasse heranreichenden Wohnbebauung die Erhöhung der Lärmschutzwand von 2 auf mindestens 3 Meter, um so auch die von der Stadt geplanten Wohnbauflächen im Sinne der allgemeinen Forderung nach einem Vollschutz abzuschirmen.

Gemeinde Göhl

1. Beseitigung der jetzigen höhengleichen Bahnübergänge über die L 59 durch eine Troglösung (siehe auch DF FBQ am 01.12.2016). Die Schaffung dieser Troglösung ist zur Einhaltung der gesetzlichen Rettungsfristen (Polizei, Krankenwagen, Feuerwehr) auch für die Bäderorte östlich der Schienenstrecke von großer Wichtigkeit. Der Brandschutz für die Gemeinde Göhl wird durch die Feuerwehr Oldenburg weitestgehend mit sichergestellt. Bei Beibehaltung des höhengleichen Bahnübergangs wäre zudem ein aktiver Lärmschutz nicht möglich, was zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung der Bevölkerung führen würde.

2. Planung und Bau der „neuen“ Gemeindestraße bzw. Anbindung nach Neuschwelbek auf Kosten des Bundes.

Gemeinde Heringsdorf

1. Die Wohnqualität für die Bürger/innen und der wesentliche Wirtschaftsfaktor der Region, der Tourismus, dessen derzeitige positive Entwicklung auszubauen ist, muss erhalten bleiben.
2. Beseitigung der jetzigen höhengleichen Bahnübergänge über die B 501 durch eine Troglösung (siehe auch DF FBQ am 01.12.2016). Die Schaffung dieser Troglösung ist für den gesamten Bäderverkehr von Neustadt in Richtung Heiligenhafen/Fehmarn von großer Wichtigkeit. Die Erstellung eines aktiven Lärmschutzes wäre bei Beibehaltung des höhengleichen Bahnübergangs nicht möglich; dieses würde zu einer unverträglichen Beeinträchtigung der Bevölkerung und der touristischen Betriebe führen. Die Einhaltung der gesetzlichen Rettungsfristen über die B 501 wäre im Falle einer weiteren Höhengleichheit des Bahnübergangs nicht gewährleistet.
3. Planung und Bau der „neuen“ Gemeindestraße bzw. Anbindung nach Klötzin (Umwidmung von Teilen der B 501) auf Kosten des Bundes.
4. Erforderliche Änderungen (Planung und Umbau) der Straßenführungen der Gemeindestraßen in den Bereichen Rellin, Klötzin sind aus Bundes- bzw. Landesmitteln (PB 09.02.17) zu finanzieren.

Gemeinde Neukirchen

1. Erforderliche Änderungen (Planung und Umbau) der Straßenführungen in den Bereichen der Gemeindestraßen Satjewitz, Ölendorf, Löhrstorf-Sütel und Bergmühle sind aus Bundes- bzw. Landesmitteln zu finanzieren (PB 09.02.17).
2. Beseitigung des jetzigen höhengleichen Bahnübergangs über die K 56 im Bereich Ölendorf/Neukirchen durch eine Straßenüberführung. Die Schaffung dieser Überführung ist aus Sicht der Gemeinde Neukirchen von großer Wichtigkeit, da nur hierüber diverse Ortschaften, vier große Campingplätze und mehrere Ferienhausgebiete erreicht werden können.
3. Die Einhaltung der gesetzlichen Rettungsfristen zur Erreichung der Campingplätze bzw. Ferienwohngebiete Seekamp, Sütel, Ostermade, Sahna und Kraksdorf bleibt zu gewährleisten.

Gemeinde Großenbrode

1. Einbeziehung in die Planung der neuen Fehmarnsundquerung
Die Kommunen Großenbrode und Fehmarn sind wegen dieses Sonderfalles der Anbindung in die Planungen einzubeziehen. In einer Resolution der Gemeindevertretung Großenbrode vom 24.09.2014 wird die Herstellung einer neuen Fehmarnsundquerung

durch einen Tunnel (siehe auch Sitzungen Dialogforum FBQ und Kommunalkonferenz FSQ) gefordert.

2. Durchführung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach gemeinsamer Lärmschutzbewertung des geplanten Schienenneubaus und des geplanten Ausbaus der B 207 (Gemeindegebiet Großenbrode).
3. Kostenfreistellung des kommunalen Anteils für den Rückbau der Bahnübergänge Feldscheide, Pomosin und Strandstraße.

Bereich Stadt Fehmarn

1. Die Stadt Fehmarn fordert zur Gewährleistung und Verbesserung der direkten Erreichbarkeit des nördlichsten Haltepunktes der deutschen Fehmarnbeltstrecke, v.a. auch aus dem skandinavischen Raum, einen Fernhaltepunkt in Burg an der Trasse, sowie dessen Erschließung, unter Kostenfreistellung eines kommunalen Anteils. Beides ist in das PFV Schiene aufzunehmen und planfestzustellen.
2. Die zukunftssträchtige Nutzung des Tiefseehafens Puttgarden bleibt zur Erhaltung/Sicherung von Arbeitsplätzen in der strukturschwachen Region zu gewährleisten. Eine entsprechende Anbindung an diesen Hafen ist somit herzustellen. Die Straßenanbindung zum Hafen Puttgarden ist so zu klassifizieren wie es jetzt auch der Fall ist, nämlich als Bundesstraße.
3. Beim Ausbau der B 207 im Bereich Burg/Amalienhof ist ein neues Brückenbauwerk (Abstimmung LBV SH und DB AG) im Zuge des Ausbaus der L 209 zu erstellen, zur Vermeidung von Verkehrskonflikten innerhalb der Ausbauphase der B 207 und weiterer Großbaustellen im Zusammenhang der Errichtung der FBQ.
4. Durchführung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach gemeinsamer Lärmschutzbewertung des geplanten Schienenneubaus und des geplanten Ausbaus der B 207 (Stadtgebiet Fehmarn).
5. Einbeziehung in die Planung der neuen Fehmarnsund-Querung Die Kommunen Fehmarn und Großenbrode sind wegen dieses Sonderfalles der Anbindung in die Planungen einzubeziehen; insbesondere wegen des Umfangs der Baumaßnahme und wegen der infrastrukturellen Anbindungslösungen der Bundesstraße und des Schienenneubaus.