**Textbausteine zum PFA3**

*Der erste, allgemeine Text ist geeignet für Menschen, die in Ihrer Einwendung noch einmal die generelle Sinnhaftigkeit des Projektes Feste Fehmarnbeltquerung und Schienenhinterlandanbindung in Frage stellen möchten.*

*Weiter unten sind dann für die spezifische Bereiche Einleitungen in diverse Themen angeführt. Diese können Sie Ihrer individuellen Situation anpassen!*

**1. Allgemeines**

**2. Lärm und Erschütterung**

**3. Infrastrukturbelastung und Baustellen**

**4. Natur- und Klimabelastungen**

**5. Landwirtschaft**

**1. Allgemeines**

Der Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung und der Schienenanbindung wurde 2008 unterzeichnet. In den letzten 15 Jahren haben sich viele Rahmenbedingungen der Schienenanbindung stark verändert: Die Linienführung, der Bau eines Sund-Tunnels, die Kosten, die Klimaschutzziele der Bundesrepublik, das Klima, der Zustand der Ostsee, die geopolitische Lage, Inflation, explodierende Energiepreise. Von 840 Mio. Euro geschätzte Baukosten haben sich die Kosten für die Anbindung auf ca. 5 Milliarden Euro erhöht.

Das Nutzen/Kostenverhältnis liegt jetzt unter 1.

Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans ist völlig veraltet. Sie endet 2030, dann ist die Anbindung wahrscheinlich noch nicht mal fertiggestellt. Es muss eine neue Verkehrsprognose erstellt werden, die zumindest bis 2040 geht.

Der Bedarf für eine weitere Güterzugtrasse ist nicht nachgewiesen. Es gibt bereits eine Trasse über Jütland, die durchgängig elektrifiziert ist. Eine Verlagerung vom LKW zur Schiene findet seit 30 Jahren nicht statt und wird auch nicht kommen, da die Verladestellen für Güterzüge größtenteils abgebaut worden sind.

Stattdessen werden mehr Güter per LKW transportiert.

Die erwartete Zahl von 68 Güterzügen täglich ist fragwürdig. Zurzeit fahren ca. 30 über die Jütland-Linie.

Beim Bau des Tunnels werden 2 Mio.t CO2 freigesetzt. Das unterläuft die Klimaziele der Bundesrepublik und der EU. Bei der Anbindung werden wahrscheinlich auch ca. 2 Mio. t CO2 emittiert. Der Bau von Brücken, Tunneln und Beton-Trögen ist extrem klimaschädlich.

Es gibt leider keine genauen Angaben zur CO2 Emission durch den Bau der Anbindung.

Im PRINS System steht, dass die Anbindung hohes Konflikt-Potenzial hat bezüglich der Zerschneidung vorher unzerschnittener Räume und Belastung von Naturräumen.

Die Verlegung von Haltepunkten aus den Orten heraus an die Autobahn vermindert zwar die Lärmbelastung der Anwohner, ist aber für Pendler, Urlauber und sonstige Bahnnutzer sehr schlecht, da die Erreichbarkeit einer Bahnstation sich verschlechtert.

In Timmendorfer Strand beträgt die Entfernung zur neuen Haltestelle ca. 6 km.

Auch in Scharbeutz kommt es zu einer erheblichen Verschlechterung.

Gerade heutzutage, wo der ÖPNV stärker genutzt werden soll, ist die Verschlechterung der Erreichbarkeit der Haltepunkte genau das falsche Signal.

Die Beeinträchtigungen der Region durch ca. 10 Jahre lang dauernde Bauarbeiten an der Strecke an Straßen, Brücken, Wegen und an der Schiene sind unzumutbar.

Es wird Straßensperrungen geben, Umleitungen und Lärm durch Bauarbeiten. In einer Region, die auch vom Tourismus lebt und wo sich im Sommer sehr viele Urlauber aufhalten, ist ein solches Bauvorhaben unzumutbar. Es wird Staus geben und gestörte Wegebeziehungen.

**2. Lärm- und Erschütterung**

*Die nachfolgenden Blöcke sind allgemeine Einleitungen. Die können Sie so allgemein belassen; es ist aber sinnvoll, nachlaufend Ihre konkrete Situation auszuführen. Abstand zur geplanten Trasse abgeschätzt, besondere Belastung durch Autobahnnähe, Einstufung als Wohngebiet, etc..*

**I.** Nichtbeachtung der **Verkehrsprognosen in einen Prognosehorizont der Zukunft** hinein; die jetzigen Zahlen gehen vom erwarteten Verkehr 2030 aus; das ist eher das Fertigstellungsdatum als ein zukünftiger Prognosehorizont. Verkehrsminister Wissing hat just eine Prognose vorgestellt, dass der Schienengüterverkehr bis 2051 um 33% zunehmen wird und der Strassengüterverkehru m 54%.

Die Lärmschutzmaßnahmen sind leider nicht von diesen zukünfigen Zahlen abgeleitet, sondern von 2030. Damit fallen sie zumindest 33% zu gering aus.

**II.** Ich wende gegen die Planung im PFA3 der Güter- und Schnellzugtrasse durch Ostholstein ein, dass die Anwohner, aber auch die Tierwelt und die Umwelt insgesamt nicht wirksam/ wirksam genug gegen **Lärm** und Erschütterung geschützt sind.

Die gesetzlichen Grundlagen, die hier zur Anwendung kommen, lassen Zustände wie im Mittleren Rheintal zu, wo es tagtäglich zu massivsten, existenziellen Belastungen von Menschen und Natur kommt.

Die Mittelung der Pegelwerte, die A-Filter Verzerrung, der nicht anerkannte Gesamtlärm, die Wirkung der sekundären Schallbelastungen, die Erschütterungen sind die Faktoren, denen diese Situation zugeschrieben werden muss.

Erschütternd dokumentiert die Wirklichkeit im Rheintal die kombinierte Wirkung dieser Faktoren.

Dieser Beleg wirft seinen Schatten auf die Güter- und Schnellzugtrasse, wie sie in Ostholstein geplant ist, voraus.

Die neuen Prognosen von über 30% Zunahme Güterbahnverkehr und über 50% Güterstraßenverkehr sind dabei nicht einmal bei der Berechnung der Schutzfallsituation berücksichtigt.

Oftmals tritt noch hinzu, dass Bereiche des Wohnens und Lebens in der Region durch unangebrachte Einstufungen nach Baunutzungsverordnung nur reduziert mit Lärmschutzmaßnahmen versorgt werden. So werden nachts nicht die 49 db(A) an der Hausfassade zum Grenzwert, der eingehalten werden muss, sondern z.B. 54 db(A), weil die Siedlung durch die DB als Mischgebiet eingestuft wurde. Das ist nahezu eine Verdoppelung des Lärms aufgrund der logarithmischen Darstellung.

Zugleich gehen die Schutzanalysen fehl, weil die Zielwerte z.B. für den Schutz der Wohngebiete von 49 db(A) nachts und 54 db(A) tags ungenügend sind. Die WHO fordert z.B. 44 db(A) nachts; u.a. niedergelegt in der Leitlinie für Umgebungslärm für die Europäische Region.

**III.** Die **Erschütterungen**, übertragen durch Boden und Gebäude, werden relevant in einem Abstand von bis zu 100 m zur Bahntrasse. Diese sind bisher von Seiten der DB völlig unzureichend in ihrer gesundheitsgefährdenden Art untersucht. Ein völlig veraltetes, minimal ausgelegtes Modell liefert die bisherigen Werte. Just in dieser Zeit wird eine umfangreiche Untersuchung von Prof. Seidler, TU Dresden, vorgelegt werden, welche bei der Beurteilung der Gesundheitsgefährdung z.B. in Gross Schlamin in der Hauptstraße anzuwenden ist.

***Die Unterlagen der DB für dieses Thema sind schwer zu durchschauen. Deshalb für den Umgang für das Thema Lärm eine kurze Einführung.***

Im Ordner **[Planunterlagen der 1. Planauslegung]** finden sich sehr viele Unterordner. Darunter auch: **[18.3 Lageplane (PaBe)]**

Hier sind von Süd nach Nord Karten als pdf.Dateien abgelegt. Darin sind die Häuser mit den Pegel-Beurteilungspunkten abgebildet.

z.B. SÜD



Gross-Schlamin 18.3.2.3

Beschendorf 18.3.2.7

BAB Ausfahrt Lensahn 18.3.2.11

Jebensweg 18.3.2.19

Die Pegel sind auffindbar (alle Punkte einzeln am Haus und im Garten) im Verzeichnis: **[18.2.1 Beurteilungspegel Anspruche (PaBe)]** und in der Datei: **18.2.1\_Anspruche gem. Bundestags-Beschluss.pdf**

*Diese Textbausteine stützen sich im Wesentlichen auf den Erläuterungsbericht in den Planungsunterlagen. Sie können einzeln oder als Gesamtheit in die individuelle Einwendung aufgenommen werden***.**

**3. Infrastrukturbelastung und Baustellen**

**Beginn der nicht akzeptablen Einschränkungen bereits vor Baubeginn:**

* Ersatzverkehr transportiert keine mit Motor ausgestatteten Fahrräder, andere Fahrräder nur in stark begrenzter Anzahl. Das bedeutet: Diskriminierung von Menschen mit Bewegungseinschränkung
* der Ersatzverkehr kann in der Feriensaison ziemlich sicher weder die erforderlichen Kapazitäten bewältigen noch die Fahrzeiten und damit die Anschlusszeiten besonders in Lübeck gewährleisten
* die Verlegung der Haltestelle Lensahn ins Gewerbegebiet ist unzumutbar

**Unzumutbare Einschränkungen und Belastungen in der Bauzeit:**

* Komplettsperrungen bisheriger gewohnter und notwendiger Verkehrswege, insbesondere im Zuge der 13 neuen Querungsbauwerke, aber auch im gesamten Baustellenverkehr der Trasse
* darunter besonders Langzeitsperrungen – aus den Unterlagen bisher nur bei der Kirschenallee ersichtlich
* besondere Berücksichtigung von landwirtschaftlichem Verkehr, Radfahrern und Fußgängern bei jeder Teil- oder Vollsperrung (Umleitung für Kirschenallee unzumutbar für diese Gruppe)
* unzumutbar hohe Verkehrsbelastung durch Baustellenverkehr, Verkehrsgefährdungen durch Baufahrzeuge, Beschädigungen und Verunreinigungen der Straße
* Betroffenheit durch die 8 Meter breite Baustraße entlang der neuen Trasse, sowie die neu anzulegenden Zuwege für die Baustraße
* (überwiegend sind die Angaben in den Unterlagen zum PF3 zu ungenau, um eine Betroffenheit jetzt genauer einschätzen zu können)

**Betroffenheiten aus rein verkehrstechnischen Gründen** (neben Lärm, Abgasen, Erschütterungen und Gefährdungen) können sein: unzumutbares Erschweren der Erreichbarkeit der Arbeits- oder Ausbildungsstelle, erschweren des Schulwegs, unzumutbare Weglängen in Bezug auf das Fortbewegungsmittel, unzumutbare Kosten durch regelmäßig längere Umwege über eine längere Zeit.

**Nach der Fertigstellung von Bahnstrecke und Querungsbauwerken:**

Ich wende mich gegen den …

1. Wegfall der Querung (Tunnel südlich der Kirschenallee für Wild und Fußgänger)

2. Wegfall von Straße/Brücke „Zum Windpark“

Die Veränderungen der übrigen Querungen sind beschrieben in den „Erläuterungen zum Planfeststellungsbeschluss PF3“ unter 5.6 „Straßenverkehrsanlagen und Wege“.

Die (zwangsweise) Beteiligung der Kommunen an den Kosten für die Anbindungsstrecken z.B. für die Bahnhofsumfelder führt dazu, dass Mittel für Fahrradwege, Straßenreparaturen und andere sinnvolle Projekte der Gemeinde fehlen werden.

Insgesamt wird der Gestaltungsraum einer Gemeinde z.B. für die Fortentwicklung der Wohnbebauung mit der Bahntrasse durch Ostholstein stark eingeschränkt.

**4. Natur- und Klimabelastungen**

*Auch das gehört in die grundsätzliche Einwendung.*

Für die FFBQ- Schienenanbindung, die als TEN Trasse für Güterzüge ausgebaut wird, werden umfangreiche Eingriffe in die Landschaft und die Natur durchgeführt. Hier sind diese in Auszügen aufgelistet:

* während der Bauphase werden ca. 13,2 km Baustraße mit 8m Breite angelegt, dazu kommen 6 Baufelder als Lager für Bodenaushub und Material.
* ca. 1,1 Mio. t Boden werden abgegraben, ca. 1,29 Mio. t Boden werden neu eingebaut.
* 10,5 km Schienen werden zurückgebaut
* die Neuversiegelung von Boden beträgt 23 ha, die Überbauung 27 ha
* der Waldverlust liegt bei 4,5 ha
* 40 Einzel-Bäume werden gefällt
* der Verlust von geschützten Biotopen liegt bei ca. 58 ha (2,5 km Baum- und Feldhecken und 2,1 km Knicks)
* es werden 7 Eisenbahnüberführungen neu gebaut und 6 Straßenüberführungen.

**Das hat einen sehr großen Ressourcenverbrauch und CO2 Emissionen zur Folge. Auch wenn diese Eingriffe kompensiert werden, finden sie statt. Ein zerstörter Wald, der neu angelegt wird, braucht 50-100 Jahre bis wieder große Bäume gewachsen sind.**

**Die Eingriffe wären vermeidbar, wenn die Güterzüge weiter über Jütland fahren würden und nicht durch Ostholstein. Diese Alternative ist bereits jahrelang in Betrieb und befindet sich an keiner Kapazitätsgrenze.**

**5. Landwirtschaft**

*Für die mögliche Betroffenheit in der Landwirtschaft finden Sie hier Stichpunkte, die Ihnen als Hinweis dienen können.*

Machen Sie genaue Angaben zu Ihren Flächen.

Als Eigentümer der folgenden Flächen (Gemeinde, Gemarkung, Flur, Flurstück) bin ich betroffen und erhebe Einspruch gegen die vorgesehene Planung der Schienenanbindung zum Fehmarnbelttunnel.

Der Verlust meiner Fläche für die Trasse beträgt etwa **X ha**. *Prüfen Sie, ob das für Sie ggf. existenzgefährdend ist.*

Weiteren Flächenverlust und Belastungen habe ich durch

* Baustraßen
* Lagerplatz von Baumaterial
* Land, das zwischen der Schiene und der A1 nicht mehr erreichbar sein wird, also totes Land
* meine Drainagen werden geschnitten
* Umwege – der Weg zu meinen Schlägen wird zugemacht, daher werde ich große Umwege fahren müssen
* die Bodenqualität wird im Baubereich und im Bereich der Baustraßen und Lagerplätze extrem gemindert. Schutzmaßnahmen wie Bodenplatten lösen die Qualitätsminderung im Ertrag des Bodens über Jahrzehnte nicht.

***Bitte berücksichtigen Sie bei Ihrer Einwendung auch unbedingt den möglichen Flächenverlust durch die Planungen zur 380 kV Leitung von Tennet!***