

Dr. iur. Ulrich Storost

Berlin, den 1. Mai 2024

Vorsitzender Richter

am Bundesverwaltungsgericht a. D.

Wissenschaftliches Gutachten

zur Tragfähigkeit der Landesplanerischen Beurteilung von 2014
und der Abschnittsbildung von 2020 für die Schienenwegeplanung
im Raum Bad Schwartau/Ratekau
(Aktualisierte Fassung)

I. Sachverhalt

1. Die DB InfraGO AG als jetzige Vorhabenträgerin plant, zur deutschen Schienenhinterlandanbindung der zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland durch Staatsvertrag vereinbarten Feste Fehmarnbeltquerung die vorhandene, ab km 5,0 der von Lübeck Hbf ausgehenden Bestandskilometrierung nur eingleisige und nicht elektrifizierte Bahnstrecke Lübeck Hbf - Puttgarden (Strecken-Nr. 1100) auf einer Länge von ca. 80 km um ein zweites Gleis zu erweitern, zu elektrifizieren und auf 160 km/h zu ertüchtigen. Am 7. Dezember 2009 reichte die DB Netz AG als damalige Vorhabenträgerin der für die Raumordnung zuständigen Landesbehörde Verfahrensunterlagen ein, um eine Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens zu ermöglichen. Am 18. Mai 2010 entschied die Landesplanungsbehörde, die Raumverträglichkeit dieses Vorhabens in einem Raumordnungsverfahren zu prüfen. Am 22. Juni 2010 erörterte sie mit der Vorhabenträgerin, den Trägern öffentlicher Belange und zahlreichen weiteren Beteiligten Gegenstand, Umfang und Methoden sowie sonstige erhebliche Fragen des Raumordnungsverfahrens. Am 11. November 2010 legte sie Art und Umfang der für die raumordnerische Beurteilung erforderlichen Unterlagen fest. Am 27. September 2012 legte die DB Netz AG der Landesplanungsbehörde diese Unterlagen vor. Dazu gehörten u.a. ein Erläuterungsbericht, eine Schalltechnische Untersuchung und eine Erschütterungstechnische Untersuchung.
2. Im **Erläuterungsbericht** wurden von der DB Netz AG mehrere Trassenalternativen in das Verfahren eingeführt. Die **Variante 1A** sieht einen Ausbau der

durch die Ortschaften Bad Schwartau und Ratekau führenden Bestandstrasse (Strecke 1100) mit nur wenigen Neubauabschnitten im Bereich des Neustädter Binnenwassers und der Stadt Oldenburg vor. Die **Variante X** geht von einem **Startpunkt bei km 9,4** der bei km 5,0 von der Strecke 1100 abzweigenden, zweigleisigen und elektrifizierten **Strecke 1113** (Abzweig Schwartau Waldhalle – Lübeck-Travemünde Strand) in Lübeck-Dänischburg aus und führt von dort als Neubauvariante unter Umgehung der Ortschaften Bad Schwartau und Ratekau nach Norden. Die **Variante A** zweigt als reine Neubaustrecke nördlich von Ratekau von der Variante 1A in westliche Richtung ab, umfährt die Seebäder Timmendorf und Scharbeutz in Parallelführung zur Bundesautobahn A 1 und schwenkt südlich von Haffkrug wieder in die Variante 1A ein. Die **Variante E** fädelt bei km 7,7 nördlich von Bad Schwartau in Höhe des Abzweigs der bisher ebenfalls eingleisigen und nicht elektrifizierten Strecke 1110 (Bad Schwartau – Eutin) aus der Bestandsstrecke aus, folgt zunächst dem Verlauf der Strecke 1110, verlässt diese nach ca. 2 km in nordöstlicher Richtung und führt von dort als Neubaustrecke weiter, umgeht Ratekau am westlichen Ortsrand und verläuft dann parallel zur Bundesautobahn A 1 auf deren Westseite, bis zu Beginn der Umfahrung Neustadt wieder die Variante 1A erreicht wird. Abschnittsbezogene weitere Varianten ergeben sich daraus, dass die einzelnen Trassenabschnitte an sogenannten Trassenkombinationspunkten untereinander kombiniert werden können.

Für den Variantenvergleich wurden der Untersuchungsraum und die Trassenalternativen in vier Abschnitte unterteilt. Der Abschnitt 1 erstreckte sich von km 5,0 der Bestandskilometrierung an der südlichen Gemeindegrenze von Bad Schwartau bis km 26,8 südlich von Neustadt. Um handhabbare Entscheidungsgrundlagen für das Raumordnungsverfahren zu liefern, wurden Vor-, Zwischen- und Hauptvergleiche entwickelt, mit deren Hilfe die letztlich zu vergleichenden Hauptvarianten im Abschnitt 1 auf vier minimiert wurden: Die **Hauptvariante 1.1**, die der Variante E entspricht, und die **Hauptvariante 1.2**, die der Variante 1A entspricht, beinhalten mit dem Streckenabschnitt 1A.1 von km 5,0 bis km 7,5 die **Inanspruchnahme der bisherigen Ortsdurchfahrt Bad Schwartau**. Die **Hauptvarianten 1.3 und 1.4** beinhalten mit den Streckenabschnitten X.1 und X.2 die **Umfahrung von Bad Schwartau und**

Ratekau über Lübeck-Dänischburg und unterscheiden sich erst im Trassenverlauf weiter nördlich.

Die **Vorzugsvariante der DB Netz AG** im Hauptvergleich in Abschnitt 1 bildete der **Ausbau der Bestandstrasse (Hauptvariante 1.2)**. Bei dieser Variante werde im Vergleich die geringste Fläche in Anspruch genommen. Dies werde bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter deutlich. In Bezug auf den Menschen weise die insoweit vorrangige Hauptvariante 1.1 nur einen geringen Vorteil gegenüber der Hauptvariante 1.2 auf, die hier auch hinsichtlich der Lärmimmissionen auf dem zweiten Platz liege. Die Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Schallimmissionen seien bei der Hauptvariante 1.1, die im Bereich Bad Schwartau und Ratekau ebenfalls auf der Bestandstrasse verlaufe, am günstigsten einzuschätzen. Hauptvariante 1.3 sei mit geringem Abstand zu Hauptvariante 1.1 auf Platz 3 einzustufen. Hauptvariante 1.4 sei am ungünstigsten zu bewerten. Mit Ausnahme der Schutzgüter Pflanzen und Wasser schneide diese Neubauvariante immer am schlechtesten ab. Im Hinblick auf die raumordnerischen Ziele und Grundsätze würde die Umsetzung der Variante 1A die größten positiven und geringsten negativen Wirkungen auf die einzelnen Sachgebiete mit sich bringen. Aus wirtschaftlicher Sicht weise diese Variante auch deutliche Kostenvorteile hinsichtlich der Ingenieurbauwerke und der Grunderwerbskosten auf. Bei den Hauptvarianten 1.3 und 1.4 seien zusätzlich noch die Kosten für den Bahnkörper und den Oberbau von Bedeutung.

3. In der im Erläuterungsbericht in Bezug genommenen **Schalltechnischen Untersuchung** wurde als „Planfall 0“ die Verkehrslärmsituation mit dem für 2025 prognostizierten Verkehr nach Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung auf den jetzt vorhandenen Gleisanlagen, also ohne den zweigleisigen Ausbau und mit der bisher zulässigen Streckengeschwindigkeit, zugrunde gelegt und mit dem „Prognose-Planfall“ verglichen, bei dem die zu erwartende Verkehrsmenge mit zweigleisigem Ausbau und höheren zulässigen Streckengeschwindigkeiten bewältigt wird. Als für den „Planfall 0“ prognostizierte Verkehrsmenge im Bereich der bisherigen Ortsdurchfahrt Bad Schwartau wurden täglich 22 ICE-Fernzüge, 114 Regionalzüge und 34 Güterzüge angesetzt, obwohl seit über 20 Jahren kein regelmäßiger Güterzugverkehr auf dieser Strecke

mehr stattgefunden hatte. Für den „Prognose-Planfall“ wurden 82 zusätzliche Güterzüge täglich angesetzt, während im Erläuterungsbericht (S. 226 und 770) bezüglich der Belastungen durch Bahnlärm nach Ausbau der Strecke von geplanten 78 Güterzügen pro Tag und Richtung die Rede ist.

Gegenstand des Hauptvergleichs im Abschnitt 1 waren in der Schalltechnischen Untersuchung ebenfalls vier Hauptvarianten 1.1 bis 1.4. Die **Hauptvariante 1.2 dieser Untersuchung** unterscheidet sich jedoch von der so bezeichneten Hauptvariante des Erläuterungsberichts dadurch, dass sie im Bereich Ratekau nicht auf der Bestandstrasse verläuft, sondern **die Ortschaft Ratekau östlich umfährt (Streckenabschnitt X4.1)**. Die Hauptvariante 1.3 dieser Untersuchung entspricht nur im Bereich der Streckenabschnitte X.1 und X.2 der gleichnamigen Hauptvariante des Erläuterungsberichts, weicht aber im weiteren Verlauf davon ab. Die Hauptvariante 1.4 entspricht im gesamten Trassenverlauf der gleichnamigen Hauptvariante des Erläuterungsberichts. Beide zuletzt genannten Hauptvarianten der Schalltechnischen Untersuchung beziehen aber darüber hinaus als **Teilabschnitt X.0** den bereits zweigleisig ausgebauten, elektrifizierten und mit Lärmschutzwänden versehenen **Abchnitt der vorhandenen Strecke 1113 zwischen dem Abzweig Schwartau Waldhalle und km 9,4 dieser Strecke** ein. Da an diesem Teilabschnitt keine baulichen Veränderungen vorgenommen würden, jedoch Wohnbebauung vorhanden sei, seien auch hier zusätzliche Belastungen durch Schienenverkehrslärm zu erwarten. Dabei wurden für den „Planfall 0“ täglich 40 Regionalzüge und 20 Güterzüge, für den „Prognose-Planfall“ zusätzlich 22 ICE-Fernzüge, 40 Regionalzüge und 78 Güterzüge angesetzt. Aus schalltechnischer Sicht ergebe sich als Vorzugsvariante die Hauptvariante 1.1. **Bei freier Schallausbreitung seien die Hauptvarianten 1.3 und 1.4 hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeit der Immissionsgrenzwerte zwar günstiger als die Varianten 1.1 und 1.2.** Wenn die Belastung der Wohnbebauung am Teilabschnitt X.0 eingerechnet werde und hinreichende Schallschutzmaßnahmen (6 m hohe Lärmschutzwand ohne oder mit zusätzlicher besonderer Gleisüberwachung) umgesetzt würden, fielen die Hauptvarianten 1.3 und 1.4 jedoch schalltechnisch wesentlich ungünstiger aus als die Hauptvarianten 1.1 und 1.2. **Die Ergebnisse ohne Berücksichtigung der Betroffenheit entlang des Teilabschnitts X.0 seien für den Variantenvergleich nicht maßgebend, da für**

die Beurteilung der Auswirkungen eine realistische Einschätzung der Belastungssituation erforderlich sei. Die dortige Bebauung sei insbesondere beurteilungsrelevant, da diese Strecke bereits ausgebaut sei und zusätzlicher Schallschutz nicht vorgesehen werde. **Im Übrigen sei in der Regel für einen Trassenvergleich von demselben Startpunkt auszugehen, um die Ergebnisse nicht zu verzerren.**

Im **Bereich Bad Schwartau** würden durch den **Schienenverkehrslärm** im „Planfall 0“ die Immissionsgrenzwerte für Wohn- und Mischgebiete im Nahbereich der vorhandenen Schienenstrecke **am Tag** teilweise überschritten. Für die Hauptvarianten 1.1 und 1.2 sei bei freier Schallausbreitung mit Zunahmen von teilweise über 5 dB(A) zu rechnen. Im Schutz der vorgeschlagenen Lärmschutzwände ergäben sich jedoch gegenüber dem „Planfall 0“ Abnahmen im Nahbereich um bis zu 10 dB(A) tags, in etwas größerem Abstand noch bis zu 5 dB(A). Mit der zusätzlichen besonderen Gleisüberwachung ergäben sich gegenüber dem „Planfall 0“ Abnahmen von über 10 dB(A) tags. Die Hauptvarianten 1.3 und 1.4 würden hier zu einer Abnahme der Beurteilungspegel tags um etwa 10 dB(A) führen. Auch **nachts** würden im „Planfall 0“ die Immissionsgrenzwerte für Wohn- und Mischgebiete im Nahbereich der vorhandenen Schienenstrecke überschritten. Für die Hauptvarianten 1.1 und 1.2 sei bei freier Schallausbreitung mit Zunahmen von bis zu 3 dB(A) zu rechnen. Im Schutz der vorgeschlagenen Lärmschutzwände ergäben sich jedoch gegenüber dem „Planfall 0“ Abnahmen um bis zu 10 dB(A). Mit der zusätzlichen besonderen Gleisüberwachung ergäben sich gegenüber dem „Planfall 0“ Pegelminderungen um über 10 dB(A) nachts. Die Hauptvarianten 1.3 und 1.4 würden hier gegenüber dem „Planfall 0“ zu einer Abnahme der Beurteilungspegel um bis zu 10 dB(A) nachts führen. Hinsichtlich des **Gesamtverkehrslärms** seien im Bereich der bestehenden Strecke nach Fehmarn in Bad Schwartau die Hauptvarianten 1.1 und 1.2 (mit Schallschutz) und die Hauptvarianten 1.3 und 1.4 hiernach etwa gleichwertig. In allen Fällen ergebe sich im Nahbereich der bestehenden Strecke hier eine deutliche Entlastung.

Im **Bereich Lübeck-Siems-Dänischburg und Sereetz** würden durch den Schienenverkehrslärm im „Planfall 0“ die Immissionsgrenzwerte für Wohn- und Mischgebiete im Nahbereich der vorhandenen Schienenstrecke tags teilweise

und nachts weitgehend überschritten. Die Hauptvarianten 1.1 und 1.2 führten hier zu keinen relevanten Veränderungen. Für die Hauptvarianten 1.3 und 1.4 sei bei freier Schallausbreitung mit Zunahmen des Schienenverkehrslärms von über 10 dB(A) tags und nachts zu rechnen. Auch mit Berücksichtigung der vorgeschlagenen Lärmschutzwände und der besonderen Gleisüberwachung ergäben sich am nordöstlichen Ortsrand noch Zunahmen von über 10 dB(A) tags und unter 10 dB(A) nachts. Entlang der Bestandsstrecke Lübeck-Travemünde seien durch den zusätzlichen Verkehr bei den Hauptvarianten 1.3 und 1.4 tags und nachts Zunahmen des Schienenverkehrslärms um über 5 dB(A) zu erwarten. Der Straßenverkehrslärm sei im Bereich dieser Hauptvarianten vernachlässigbar.

4. Die im Erläuterungsbericht ebenfalls in Bezug genommene **Erschütterungstechnische Untersuchung** verwendet für den Hauptvergleich im Abschnitt 1 als **Hauptvarianten 1.1, 1.2 und 1.3 dieselben Hauptvarianten wie die Schalltechnische Untersuchung**, weicht aber hinsichtlich der Hauptvariante 1.4 nördlich des Streckenabschnitts X.2 sowohl davon als auch von der gleichnamigen Hauptvariante des Erläuterungsberichts ab. Auch in der Erschütterungstechnischen Untersuchung beziehen die Hauptvarianten 1.3 und 1.4 als Teilabschnitt X.0 den bereits zweigleisig ausgebauten, elektrifizierten und mit Lärmschutzwänden versehenen Abschnitt der vorhandenen Strecke 1113 zwischen dem Abzweig Schwartau Waldhalle und km 9,4 dieser Strecke ein. **Aus erschütterungstechnischer Sicht ergab sich dabei als Vorzugsvariante die Hauptvariante 1.3 mit der jeweils geringsten Anzahl betroffener Gebäude für alle maßgeblichen Bewertungsstufen. Die Hauptvariante 1.2 sei am ungünstigsten zu bewerten, da hier die größte Anzahl von Gebäuden in der erschütterungserheblichsten Bewertungsstufe vorliege.** Der **sekundäre Luftschall** sei nicht abwägungsrelevant, da die insoweit geltenden Anforderungen bei sämtlichen Hauptvarianten deutlich unterschritten würden. In den Gebäuden mit geringem und mittlerem Abstand zur Bahnstrecke würde der sekundäre durch den primären Luftschall verdeckt und daher nicht wahrgenommen. **Für besondere Situationen mit Gebäuden in geringem Abstand zur Bahnstrecke und einer Lärmschutzwand könne allerdings eine relevante Immissionssituation vorliegen, so dass im Rahmen des**

Planfeststellungsverfahrens insoweit eine detailliertere Untersuchung erforderlich sei.

5. In das am 9. Januar 2013 eröffnete Raumordnungsverfahren wurde die Öffentlichkeit einbezogen. Die Antragsunterlagen wurden vom 11. Februar bis 11. März 2013 öffentlich ausgelegt. Bis zum 25. März 2013 bestand für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, zu den Antragsunterlagen Stellung zu nehmen. In diesem Zeitraum gingen bei der Landesplanungsbehörde ca. 8.300 Stellungnahmen ein.

6. In einer „**Landesplanerischen Beurteilung**“ vom 6. Mai 2014 stellte die Landesplanungsbehörde als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens fest, dass die in der Anlage 1 dieser Entscheidung zeichnerisch dargestellte Schienenverbindung zwischen Lübeck und Puttgarden mit den Erfordernissen der Raumordnung und den raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen der betroffenen Planungsträger vereinbar sei, wenn bestimmte Maßgaben in den entsprechenden Planungsschritten beachtet würden. Die in der Anlage 1 dargestellte Schienenverbindung sieht von Lübeck Hbf (Bau-km 100,0) bis Bad Schwartau (Bau-km 105,0) den Ausbau der Bestandsstrecke vor, folgt dann im Abschnitt 1 bis Bau-km 107,8 der – hier ebenfalls der Bestandsstrecke folgenden - Variante 1A des Erläuterungsberichts, verlässt dann nördlich von Bad Schwartau die Bestandsstrecke und folgt der in der Schalltechnischen Untersuchung vorgeschlagenen östlichen Umfahrung der Ortschaft Ratekau (Streckenabschnitt X4.1), schwenkt bei Bau-km 111,0 wieder auf die auch hier der Bestandsstrecke entsprechende Variante 1A ein, verlässt diese bei Bau-km 111,9 erneut und folgt dann zur westlichen Umfahrung der Seebäder Timmendorf, Scharbeutz und Haffkrug in Parallelführung zur Bundesautobahn A 1 zunächst der Variante A und dann der Variante E, um zu Beginn der Umfahrung Neustadt wieder in die Variante 1A einzuschwenken. Die von der Vorhabenträgerin benannte Vorzugstrasse sei nicht in gleicher Weise raumverträglich, sondern für die Streckenabschnitte nördlich von Ratekau im Abschnitt 1 als raumunverträglich anzusehen.

Nach Maßgabe 2.1.1.b sind die von der Schienentrasse ausgehenden Lärmemissionen entsprechend den Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes soweit abzumindern, dass Gefahren, Nachteile und erhebliche

Belästigungen im Sinne dieses Gesetzes für die Wohnbevölkerung soweit wie möglich vermieden werden. Die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte seien einzuhalten. In der weiteren Planung sei zu prüfen, ob unter dem Gesichtspunkt weiterer Minimierung der Belastung der Wohnbebauung Trassenoptimierungen möglich sind. Die erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen seien den Belangen des Orts- und Landschaftsbildschutzes anzupassen. Nach Maßgabe 2.1.1.d sind im Rahmen der Trassenoptimierungen auch bauliche und gestalterische Maßnahmen zu prüfen, um die Auswirkungen auf die Freiraumstrukturen zu minimieren. Dazu seien im gesamten Trassenbereich die Dammhöhen und Einschnittstiefen zu überprüfen und zu optimieren, z.B. auch hinsichtlich möglicher Brückenbauwerke. Aufschüttungen und Einschnitte seien geländeangepasst zu modellieren. Im Planfeststellungsverfahren seien Optimierungen des Trassenverlaufs in Lage und Höhe zu prüfen mit dem Ziel, unter Berücksichtigung von Zwangspunkten und Trassierungsparametern einen größtmöglichen Abstand zu Siedlungsbereichen zu gewährleisten, um damit Beeinträchtigungen auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen weitestgehend auszuschließen. Nach Maßgabe 2.1.1.h sind vorhandene Wegeverbindungen möglichst zu erhalten. Bei der Kreuzung von Straßen und Wegen sei in jedem Einzelfall in Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger zu prüfen, ob und in welcher Form vorhandene Verbindungen wiederherzustellen sind.

In der Begründung ihrer Entscheidung wies die Landesplanungsbehörde zur Abgrenzung des **Untersuchungsraums** darauf hin, dass zwischen Lübeck Hbf und Bad Schwartau (Bau-km 105) bereits ein zweigleisiger Bahnkörper vorhanden sei. Die Planungen für diesen Abschnitt beträfen daher lediglich eisenbahntechnische Anpassungen im Bereich der vorhandenen Anlage. Die Planungen auf der Insel Fehmarn sähen eine strikte Parallellage zur B 207 und die Nutzung der vorhandenen Eisenbahntrasse vor. In diesen Bereichen seien die Auswirkungen des Vorhabens daher nur in eingeschränktem Umfang zu erfassen. Der Untersuchungsraum für das Raumordnungsverfahren erstreckte sich somit vom Abzweig der Strecken 1100 und 1110 im Süden bis zum Fehmarnsund im Norden. Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sei ausschließlich das Vorhaben zur Schienenanbindung zwischen Bad Schwartau und Puttgarden, da nur in diesem Bereich eine Änderung der

Schienenwege geplant sei. Hinsichtlich der **Prüfungsmethodik** hält auch die Landesplanungsbehörde es für richtig, den „Planfall 0“ ohne Aus- oder Neubau der Schienenanbindung, jedoch mit den Auswirkungen des für 2025 nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung prognostizierten Personen- und Güterverkehrs mit dem „Planfall 1“ zu vergleichen, in dem dieser Verkehr durch zweigleisigen Ausbau der Schienenanbindung und höhere zulässige Streckengeschwindigkeiten bewältigt wird. Allerdings stelle die Einbeziehung der Lärmschutzwände in die Betrachtung der Lärmwirkungen durch die Vorhabenträgerin einen methodischen Mangel der schalltechnischen Untersuchung dar. Denn für den gesamten Trassenverlauf komme die Abwehr schädlicher Umwelteinwirkungen durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG erst nachrangig zum Tragen. Die Betrachtung der einzelnen Trassenvarianten hinsichtlich der Lärmwirkungen sei daher in der landesplanerischen Bewertung **ohne Berücksichtigung von technischen Maßnahmen des Lärmschutzes** erfolgt (S. 93).

In der an diese allgemeinen Ausführungen anschließenden abschnittsbezogenen Prüfung beschränkt sich die landesplanerische Bewertung im Abschnitt 1 zunächst darauf, einzelne Untervarianten, die Gegenstand der Vorvergleiche der Vorhabenträgerin waren, miteinander zu vergleichen. Dies sind im **Unterabschnitt Bad Schwartau bis Ratekau** die Vergleiche 1.a und 1.b.

Der **Vergleich 1.a** betrifft die auf der Bestandstrasse entlang der Ortschaft Ratekau bis zur Bundesautobahn A 1 verlaufende **Ausbauvariante 1.a.1 mit dem Streckenabschnitt 1A.2** und die die Ortslage von Ratekau östlich umfahrende **Neubauvariante 1.a.2 mit dem Streckenabschnitt X4.1**. Beide Untervarianten liegen auf dem Gebiet der Gemeinde Ratekau. Insoweit kommt die landesplanerische Gesamtabwägung zu dem Schluss, dass die Neubauvariante 1.a.2 mit dem Streckenabschnitt X4.1 die grundsätzlich raumverträglichere Variante darstelle. **Jedoch lasse sich auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens aufgrund der bei beiden Varianten bestehenden artenschutzrechtlichen Problemlagen keine abschließend eindeutige Entscheidung treffen. Es bleibe dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten, hierzu weitere vertiefende Untersuchungen anzustellen und auf deren Grundlage eine endgültige Entscheidung zu treffen.**

Im Rahmen dieses Untervariantenvergleichs werden ohne erkennbaren Zusammenhang mit den dabei zu vergleichenden, ausschließlich die Gemeinde Ratekau betreffenden Parametern **Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf den Raum Bad Schwartau** dargestellt: Die Varianten E und 1A der Trassenführung führten von Südwesten in das Gemeindegebiet Bad Schwartaus. Die Gewerbeflächen der Stadt würden durch diese mit der Bestandstrasse deckungsgleiche Trassenführung nicht beeinflusst. Da der Bahnhof innerhalb eines für den Tourismus nicht relevanten Bereichs im Osten der Stadt liege, seien auch hier keine Auswirkungen anzunehmen. Die Wohngebiete der Gemeinde im südlichen Teil, westlich der Bundesautobahn A 1, seien ebenso wie die Gewerbegebiete nicht von den verschiedenen Varianten 1A, E und X4 oder der Bestandstrasse betroffen. Lediglich das erhöhte Verkehrsaufkommen wirke sich hier aus, da je nach Variante von einer Lärmzunahme um 5 bis 10 dB(A) tagsüber ausgegangen werden müsse. Ausgewiesenes Bauland für Wohnen befinde sich am westlichen und südlichen Ende des Untersuchungskorridors in Bad Schwartau. Da die Entfernung zur Trasse hier mindestens 400 m betrage, seien keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Die nahe dem Bahnhof ausgewiesenen Wohngebiete lägen im Abstand von ca. 150 m zur Trassenführung. Hier würden die Lärmimmissionen um 5 bis 10 dB(A) steigen. Ein im Nordwesten der Gemeinde liegendes Waldgebiet und ein im Norden liegendes Landschaftsschutzgebiet wären durch die Varianten 1A und E betroffen. Hinsichtlich des Verkehrs sei davon auszugehen, dass täglich ca. 256 Züge Bad Schwartau passieren würden. Die theoretische Kapazitätsgrenze einer zweigleisigen Strecke sei damit fast erreicht. Im Zuge der Umbauten solle der Bahnübergang „Elisabethstraße“ wegfallen und ggf. durch einen neugebauten Parallelweg ersetzt werden. Für den Bahnübergang „Kaltenhöfer Straße“ gebe es verschiedene Varianten, um die Beeinträchtigung des Straßenverkehrs gering zu halten. In jedem Fall sollten sich nach Angaben der Vorhabenträgerin die Schrankenschließzeiten und damit auch das Stauaufkommen verringern.

Der **Vergleich 1.b** betrifft zwei Untervarianten der Trassenvariante X, die eine neue Trassenführung über Lübeck-Siems-Dänischburg vorsieht und östlich von Sereetz den dortigen Hochspannungsleitungen folgt. **Miteinander verglichen werden die Untervariante 1.b.1 mit dem Streckenabschnitt X.1 und**

die etwas weiter östlich verlaufende Untervariante 1.b.2 mit dem Streckenabschnitt X2.1. Beide Untervarianten der in Lübeck-Dänischburg beginnenden Trassenvariante X teilen sich zwischen Dänischburg und Siems und vereinigen sich dann wieder auf dem Gebiet der Gemeinde Ratekau. Beim schutzgutübergreifenden Vergleich weist die Untervariante 1.b.1 bei allen Schutzgütern einen geringen bis deutlichen Vorteil gegenüber der Untervariante 1.b.2 auf. Allerdings hätten beide Untervarianten ein sehr hohes artenschutzrechtliches Konfliktrisiko. **In der Abwägung zu diesem Vergleich stellt die Landesplanungsbehörde unvermittelt fest, dass mit Blick auf das Schutzgut Menschen beide Untervarianten im Bereich Dänischburg schall- und erschütterungstechnisch am schlechtesten abschnitten.** Allein in Dänischburg käme es durch den Schienenverkehrslärm zusätzlich zu 1.372 von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung betroffenen Stockwerken. In Bezug auf artenschutzrechtliche Betroffenheit schnitten beide Untervarianten schlechter ab als der Ausbau der Bestandstrasse. Beide Untervarianten führten auch zu einem mittleren bis hohen Konfliktpotential in Bezug auf NATURA-2000-Gebiete und als Neubauvarianten zu Zerschneidungswirkungen. Im Ergebnis seien daher beide Untervarianten als nicht raumverträglich anzusehen.

An die Vergleiche 1.a und 1.b schließt sich ebenso unvermittelt eine Betrachtung an, in der der Streckenabschnitt E.1 mit der im Vergleich 1.a ermittelten, die Ortslage von Ratekau östlich umfahrenden landesplanerischen Vorzugsvariante X4.1 verglichen wird. Der Streckenabschnitt E.1 fädelt sich im Anschluss an den in Bad Schwartau der Bestandsstrecke folgenden Streckenabschnitt 1A.1 in Höhe der Stadtgrenze zwischen Bad Schwartau und Ratekau aus der Bestandsstrecke aus, folgt dann zunächst der Bahnstrecke 110 Richtung Eutin, verlässt diese nach ca. 2 km in nordöstlicher Richtung, umgeht Ratekau am westlichen Ortsrand und erreicht dann die Bundesautobahn A 1. Mit Blick auf das Schutzgut Menschen schneide diese Umfahrungsvariante für Ratekau wegen ihres größeren Abstandes zu den Wohngebieten dieser Stadt besser ab als der Ausbau der Bestandstrasse und die östliche Umfahrungsvariante X4.1 und bilde deshalb im Abschnitt 1 die Vorzugsvariante der Schalltechnischen Untersuchung. Sie habe aber ebenso wie die Umfahrungsvariante X4.1 ein hohes artenschutzrechtliches Konfliktrisiko und könnte darüber

hinaus ohne Stilllegung der Bestandstrasse zu einer „Einkesselung“ Ratekaus mit entsprechenden Auswirkungen durch Schall und Erschütterungen führen. Dies führe im Ergebnis zu einem Vorteil der Umfahrungsvariante X4.1.

Für den Unterabschnitt Bad Schwartau bis Ratekau kommt die landesplanerische Abwägung schließlich zu dem **Ergebnis, dass die Untervarianten X.1 und X2.1, die Gegenstand des Vergleichs 1.b waren, „aufgrund der eindeutig entgegenstehenden artenschutzrechtlichen Belange wie auch der deutlich negativen Wirkung für den Menschen“ auf jeden Fall ausschließen**. Die Realisierung des Streckenabschnitts E.1 wie auch die Variante X4.1 seien jeweils aus Sicht des Artenschutzes problematisch, der Streckenabschnitt E.1 – bei Aufrechterhaltung der Bestandstrasse - zusätzlich durch die Gefahr, dass Ratekau von zwei Seiten durch Bahnverkehr beeinträchtigt würde. Deshalb sei die Variante X.4 in der Gesamtschau aller Aspekte am raumverträglichsten. Falls sich die artenschutzrechtlichen Belange bei dieser Variante im Planfeststellungsverfahren allerdings weiter erhärten sollten, wäre der Ausbau der Bestandstrasse im Streckenabschnitt 1A.2 (Variante 1.a.1 des Vergleichs 1.a) die nächstfolgende raumverträgliche Variante.

7. Im August 2015 legte die DB Netz AG eine **Vorplanung** vor, die im Unterabschnitt Bad Schwartau bis Ratekau der Landesplanerischen Beurteilung folgt. Mit Schreiben vom 21. Dezember 2016 teilte die DB Netz AG der Stadt Bad Schwartau mit, sie gehe davon aus, dass für den fiktiven Bahnbetrieb nach einer Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung, aber noch vor Fertigstellung der zweigleisigen, elektrifizierten Schienenanbindung kein Schienengüterverkehr anzusetzen sei. Dementsprechend sah ein im Juli 2018 von der Vorhabenträgerin übergebener Entwurf der Schalltechnischen Untersuchung für die Planfeststellung im „Planfall 0“ auch keinen Güterverkehr mehr auf der Strecke 1100 vor.
8. Auch ihre weitere Vorplanung für den Abschnitt 1 hat die DB Netz AG auf die Landesplanerische Beurteilung gestützt und am 14. Dezember 2018 einen Plan für ihre entsprechende „Vorzugsvariante“ im Planfeststellungsabschnitt 1 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Für die Durchfahrung der Ortslage Bad Schwartau sah diese Vorzugsvariante den Bau von 2-6 m hohen Lärmschutzwänden, die Durchführung des Schienenschleifverfahrens „Besonders

überwachtes Gleis“ sowie den Einbau „besohlter Schwellen“ zum Schutz vor Erschütterungen an betroffenen Stellen vor. Nördlich der Ortslage Ratekau sah die Vorzugsvariante abweichend von der Anlage 1 der Landesplanerischen Beurteilung bereits unmittelbar nördlich der dortigen Querung der Bundesautobahn A 1 eine nahe Parallelführung mit dieser Autobahn vor, wobei bebaute Teile des Ortsteils Ruppertsdorf zwischen Autobahn und Neubaustrecke „eingekesselt“ werden. Der eingereichte Plan wurde vom Eisenbahn-Bundesamt der bis zum 5. Dezember 2020 zuständigen Anhörungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein nicht zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet und von der Vorhabenträgerin inzwischen zurückgezogen.

9. Der Deutsche Bundestag hat am 2. Juli 2020 die Bundesregierung mit einer EntschlieÙung aufgefordert, die „Vorzugsvariante“ der Vorhabenträgerin zusätzlich mit in der EntschlieÙung näher bezeichneten Maßnahmen umzusetzen (BT-Drucks. 19/20624, Sten.Ber.19.Wp. S. 21317). Danach soll der Bund hinsichtlich des Trassenverlaufs in Bad Schwartau für die Realisierung eines Troges mit bis 3,2 m Tiefe, die im Bereich des derzeitigen Bahnübergangs Kaltenhöfer Straße erreicht wird, bis zu 50 Mio. Euro zur Verfügung stellen. Außerdem soll sich der Bund an den für den Vollschutz gegen primären Luftschall entstehenden Mehrkosten mit 100 Mio. Euro beteiligen. Hinsichtlich des Trassenverlaufs in Ratekau sei im Bereich Ruppertsdorf der besonderen Situation Rechnung zu tragen, dass die Anwohner durch den Trassenbau in der geplanten Form zwischen der Autobahn und der neuen Bahntrasse eingeschlossen würden. Die besonderen Umstände, die sich hierdurch ergäben, könnten durch gesetzliche Bestimmungen zum Immissionsschutz nicht in ausreichendem Maße gewürdigt werden. Der Bund solle die Mehrkosten einer östlichen Umfahrung von Ruppertsdorf von insgesamt 10,1 Mio. Euro übernehmen.
10. Am 12. November 2020 hat die DB Netz AG mitgeteilt, für die Abschnitte im Süden (Lübeck bis Planfeststellungsabschnitt 2) würden die Unterlagen vor der ersten Auslegung auf Basis des Bundestagsbeschlusses überarbeitet. Alle erforderlichen Änderungen würden in die Planung eingearbeitet. Beschlossene Maßnahmen würden auf Auswirkungen auf Nachbarbereiche geprüft. Dies führe dazu, dass ggf. die Anpassung weiterer Gutachten erforderlich sei.

Wegen aufwendiger Anpassungen zur Umfahrung von Ruppertsdorf und zur 3,20-m-Tieferlegung in Bad Schwartau **werde der Planfeststellungsabschnitt 1 in die Planfeststellungsabschnitte 1.1 (Bad Schwartau) und 1.2 (Ratekau bis Scharbeutz) geteilt**. In einem aktualisierten Lageplan der Vorhabenträgerin ist eine östliche Umfahrung von Ruppertsdorf vorgesehen, die bei Bau-km 111,9 von der Bestandsstrecke abzweigt.

11. Durch Art. 4 Nr. 1 des am 29. Dezember 2023 in Kraft getretenen Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) wurde dem § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) ein Absatz 3 angefügt, dessen Satz 1 wie folgt lautet:

„Der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse.“

Durch Art. 4 Nr. 3 des genannten Beschleunigungsgesetzes wurde ferner die Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) neu gefasst. In Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 dieser Anlage, der neue Vorhaben mit vordringlichem Bedarf enthält, wird statt des bisher in lfd. Nr. 9 aufgeführten Vorhabens „ABS/NBS Hamburg - Lübeck - Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)“ in lfd. Nr. 14 das Vorhaben „ABS/NBS Hamburg - Lübeck – Puttgarden“ aufgeführt. Laut einer der Überschrift des Unterabschnitts 1 beigefügten neuen Fußnote dienen die in diesem Unterabschnitt aufgeführten Maßnahmen der Umsetzung des Deutschlandtakts. Nach der dem Gesetzentwurf beigegebenen Begründung zu Art. 4 Nr. 3 wird der Bedarfsplanmaßnahme „ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden“ als aus dem vom Bund entwickelten Ziel-fahrplan für den Deutschlandtakt abgeleitete Infrastrukturmaßnahme der Bau eines dritten Gleises zwischen Lübeck und Bad Schwartau zur Ermöglichung paralleler Fahrten zugeordnet, wobei die variantenoffene Ausgestaltung dieser Maßnahme der späteren vertieften Projektplanung obliege (BT-Drucksache 20/6879, S. 82, 97). Nach dem in der Begründung in Bezug genommenen Abschlussbericht zum Deutschlandtakt hat diese Maßnahme das verkehrliche

Ziel einer Kapazitätssteigerung der Mischverkehrsstrecke für eine Mengenausweitung im Schienenpersonennahverkehr zur Umsetzung des vom Land gewünschten Mengengerüsts sowie einer besseren Knoteneinbindung in Lübeck. Es handele sich um eine Nahverkehrsmaßnahme, deren Planung vom Land in Auftrag gegeben werden könne.

12. Die Hansestadt Lübeck hält es auf der Grundlage detaillierter Gutachten im Rahmen ihres Hafenenwicklungsplans für erforderlich, wegen der infolge der Festen Fehmarnbeltquerung zu erwartenden erheblichen Steigerung des im kombinierten Güterverkehr abzuwickelnden Güterumschlags in den Lübecker Häfen die Schienenkapazität im Knoten Lübeck auszubauen und die an der Bahnstrecke 1113 nach Travemünde gelegenen Hafenterminals sowie den Güterbahnhof Dänischburg durch eine „Nordkurve“ mit der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung zu verbinden. Diese „Nordkurve“ läge auf dem Gebiet von Bad Schwartau zwischen dem Abzweig der Bahnstrecke 1113 von der Strecke 1100 (Abzweig Schwartau-Waldhalle) und dem Bahnhof Bad Schwartau, würde den innerstädtischen Wald (Kuhholz) zerschneiden und das im Bahnhofsbereich jetzt geplante Überholgleis in Anspruch nehmen. Die Stadt Bad Schwartau möchte vermeiden, dass zusätzliche Güterzüge über die „Nordkurve“ durch ihr Stadtgebiet geleitet werden.
13. Im Februar 2024 hat die Vorhabenträgerin der Stadt Bad Schwartau das Ergebnis ihrer Vorplanung vorgestellt. Die entsprechende Unterlage enthält einen Vergleich folgender drei Varianten:
 - Erneuerung und Elektrifizierung der Strecke in jetziger Lage
 - Tieferlegung der Strecke um bis zu 3,20 m (im Bereich Kaltenhöfer Straße)
 - Tieferlegung der Strecke um bis zu 7 m (im Bereich Kaltenhöfer Straße)Aufgrund dieses beschränkten Variantenvergleichs wurde die punktuelle Tieferlegung der Strecke um 3,20 m als vorzugswürdig angesehen und als Planungsgrundlage angenommen. Auf Rückfrage der Stadt hat die Vorhabenträgerin erklärt, die als Trassenvariante X im Raumordnungsverfahren behandelte Umfahrung von Bad Schwartau über Dänischburg sei in ihrer Vorplanung nicht mehr untersucht worden, da sie im Raumordnungsverfahren verworfen worden sei.

II. Rechtliche Würdigung

Zu den mit diesem Sachverhalt verbundenen, das Raumordnungs- und Fachplanungsrecht betreffenden Fragen nehme ich aus rechtswissenschaftlicher Sicht wie folgt Stellung:

1. Das am 9. Januar 2013 gemäß §§ 14 ff. des Landesplanungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Februar 1996 eröffnete Raumordnungsverfahren wurde nach diesen Vorschriften zu Ende geführt. Dies dürfte nicht zu beanstanden sein. Denn das Gesetz zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes und zur Aufhebung des Landesentwicklungsgrundsätzegesetzes vom 27. Januar 2014 bestimmte in seinen in Art. 2 enthaltenen Übergangsvorschriften nur, dass am Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes bereits begonnene Aufstellungs- oder Änderungsverfahren von Raumordnungsplänen nach neuem Recht zu Ende zu führen seien. Daraus ergibt sich mit hinreichender Deutlichkeit, dass bereits begonnene Raumordnungsverfahren nach altem Recht abzuwickeln waren.
2. Nach § 14 Abs. 3 LaPIG a.F. war im Raumordnungsverfahren das Vorhaben zu einem möglichst frühen Zeitpunkt unter überörtlichen Gesichtspunkten zu überprüfen und mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung abzustimmen. Dazu gehörte eine raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung, die entsprechend dem Planungsstand die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Ökosysteme, Biotope und Landschaft einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sowie Kultur- und sonstige Sachgüter umfassen musste. Nach § 14b Abs. 1 LaPIG a.F. hatte die Landesplanungsbehörde als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens in einer raumordnerischen Beurteilung festzustellen, ob das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmte und wie es unter den Gesichtspunkten der Raumordnung durchgeführt werden konnte; das Ergebnis war insbesondere aus den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung herzuleiten. Gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ein „sonstiges Erfordernis der Raumordnung“, das gemäß § 4 Abs. 1 ROG bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen, die der Planfeststellung bedürfen, in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu **berücksichtigen** ist. Entsprechendes gilt bei raumbedeutsamen Planungen und

Maßnahmen, die Personen des Privatrechts in Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben durchführen, wenn öffentliche Stellen an den Personen mehrheitlich beteiligt sind oder die Planungen und Maßnahmen überwiegend mit öffentlichen Mitteln finanziert werden. Dies ist bei dem hier in Rede stehenden Vorhaben der Fall.

Gemäß § 15 Abs. 7 des Landesplanungsgesetzes in der heute geltenden Fassung vom 27. Januar 2014 hat das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gegenüber der Vorhabenträgerin und gegenüber Dritten keine unmittelbare Rechtswirkung und ersetzt nicht die Genehmigungen, Planfeststellungen oder sonstigen behördlichen Entscheidungen nach anderen Rechtsvorschriften. Deshalb sind Widerspruch und Anfechtungsklage gegen das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens nicht statthaft. Möglich und ggf. geboten ist allerdings eine sog. Inzidentkontrolle: Im Rahmen eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens gegen die spätere Zulassung des Vorhabens kann auch das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens – hier also die Landesplanerische Beurteilung vom 6. Mai 2014 – auf seine Richtigkeit in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht geprüft werden.

3. Gemäß § 18 Abs. 1 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan dafür festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Damit nimmt das Gesetz Bezug auf das **planerische Abwägungsgebot**, das sich schon unmittelbar aus dem verfassungsrechtlichen Rechtsstaatsprinzip ergibt und dementsprechend für hoheitliche Planungen allgemein gilt. Es gebietet, unter Beachtung gesetzlicher Wertungen alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander **gerecht abzuwägen**. Dazu gehört, dass – erstens – eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass – zweitens – in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass – drittens – weder die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht¹. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für

¹ BVerwG, Urt. v. 14.2.1975 – IV C 21.74 - BVerwGE 48, 56 <63 f. >; st. Rspr.

die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Es trägt in einer für planerische Entscheidungen spezifischen Weise dem Verhältnismäßigkeitsprinzip Rechnung und stellt damit die dem Wesen der Planung angemessene Regel dar, nach der sich auch der Schutz der Grundrechte und des kommunalen Selbstverwaltungsrechts bei der Aufstellung von Plänen vollzieht². Lücken in der Dokumentation und Begründung rechtfertigen allerdings nicht ohne weiteres den Schluss auf einen Abwägungsausfall oder ein Abwägungsdefizit. Erst wenn sich im gerichtlichen Verfahren herausstellt, dass eine Abwägung nicht oder aufgrund eines nur unzureichend oder fehlerhaft ermittelten Tatsachenmaterials stattgefunden hat, darf das Gericht daraus den Schluss auf die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses ziehen³.

4. Die gebotene planerische Abwägung umfasst ggf. auch eine **Variantenuntersuchung**: Die Planfeststellungsbehörde ist - wie der Vorhabenträger bei der Planerarbeitung - bei der Wahl zwischen Varianten zu einer optimierenden, konkurrierende Belange möglichst schonenden Verwirklichung des Planungsziels verpflichtet. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials muss sie alle ernsthaft in Betracht kommenden, die Vorgaben zwingenden Rechts einhaltenden⁴ Alternativen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen⁵. Dabei sind die Belange mit dem Gewicht in die Abwägung einzustellen, das ihnen objektiv zukommt⁶. Dazu gehört die Verpflichtung, auch der Frage nach schonenderen Alternativen nachzugehen. Zwar können auch schutzwürdige Belange hinter gegenläufigen Interessen zurückgestellt werden. Sie dürfen dabei aber nicht stärker beeinträchtigt werden, als dies zur Erreichung des Planungszwecks nötig ist. Lässt sich das mit dem Vorhaben verfolgte Ziel ohne Aufopferung anderer Interessen mit geringeren Nachteilen für schutzwürdige Belange an

² BVerwG, Urt. v. 7.7.1978 - BVerwG 4 C 79.76 – BVerwGE 56, 110 <118>; st. Rspr.

³ BVerfG, Beschl. v. 8.7.2009 - 1 BvR 2187/07 u.a. - NVwZ 2009, S. 1283 ff.; BVerwG, Beschl. v. 24.8.1987 - BVerwG 4 B 129.87 - Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 12 S. 14 und v. 26.6.1992 - BVerwG 4 B 1-11.92 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 97; Urt. v. 24.3.2011 - BVerwG 7 A 3.10 - NVwZ 2011, 1124 Rn. 84.

⁴ Vgl. BVerwG, Urt. v. 14.6.2017 – BVerwG 4 A 11.16 u.a. – DVBI 2017, 1491 Rn. 39.

⁵ Vgl. BVerwG, Urt. v. 9.11.2017 - BVerwG 3 A 4.15 – BVerwGE 160, 263 Rn. 98; Urt. v. 11.7.2019 – BVerwG 9 A 14.18 – NVwZ 2020, 719 Rn. 78.

⁶ BVerwG, Urt. v. 14.11.2002 - BVerwG 4 A 15.02 - BVerwGE 117, 149 <160>.

anderer Stelle verwirklichen, so darf sich die Planungsbehörde nicht gleichwohl für die Alternative entscheiden, die sich als intensiverer Eingriff in diese Belange darstellt.

Die Auswahl unter verschiedenen in Frage kommenden Trassenvarianten ist gerichtlicher Kontrolle allerdings nur begrenzt auf Abwägungsmängel hin zugänglich. Eine Planfeststellungsbehörde handelt nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Alternative ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Vielmehr sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte Lösung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, hätte aufdrängen müssen oder **wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist**⁷. Ein rechtlich erheblicher und damit durchgreifender Abwägungsfehler besteht insbesondere dann, wenn die Behörde die rechtliche Bedeutung und das Gewicht von ihr abzuwägender Belange verkannt hat⁸.

Die Planfeststellungsbehörde ist dabei nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Sie braucht den Sachverhalt nur soweit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detailliert untersuchen und vergleichen⁹.

⁷ BVerwG, Urt. v. 3.3.2011 – BVerwG 9 A 8.10 – BVerwGE 139, 150 Rn. 66; Urt. v. 10.2.2016 – BVerwG 9 A 1.15 – BVerwGE 154, 153 Rn. 14; Urt. v. 15.12.2016 – BVerwG 4 A 4.15 – BVerwGE 157, 73 Rn. 32; Urt. v. 14.3.2018 – BVerwG 4 A 5.17 – BVerwGE 161, 263 Rn. 82; Urt. v. 11.7.2019 – BVerwG 9 A 14.18 – Rn. 78; Beschl. v. 27.7.2020 – BVerwG 4 VR 7.19 u.a. – NVwZ 2021, 723 Rn. 67; st. Rspr.

⁸ BVerwG, Urt. v. 19.5.1998 – BVerwG 4 A 9.97 – BVerwGE 107.1 <11>.

⁹ BVerwG, Urt. v. 6.11.2013 – BVerwG 9 A 9.12 – UPR 2014, 223 Rn. 27; Urt. v. 28.4.2016 – BVerwG 9 A 9.15 – BVerwGE 155,91 Rn. 174; Urt. v. 11.7.2019 – BVerwG 9 A 14.18 – Rn. 78; st. Rspr.

5. Im Hinblick auf die Verankerung des planerischen Abwägungsgebots im Rechtsstaatsprinzip und auf die verfassungsrechtliche Gewährleistung effektiven Rechtsschutzes bedarf der z. B. in § 75 Abs. 1a VwVfG unternommene Versuch des Gesetzgebers, die **Erheblichkeit** von Mängeln bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange und damit zugleich das Abwägungsgebot und die Kontrolle seiner Einhaltung einzuschränken, einer verfassungskonformen, nämlich engen Auslegung¹⁰. Nach dieser Vorschrift soll der Anspruch auf gerechte Abwägung durch Mängel bei der Abwägung nur dann verletzt sein, wenn diese Mängel "offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind". Als "**offensichtlich**" anzusehen ist alles, was zur "äußeren" Seite des Abwägungsvorgangs derart gehört, dass es auf objektiv erfassbaren Sachumständen beruht und ohne Ausforschung der Entscheidungsträger über deren Planungsvorstellungen für den Rechtsanwender erkennbar ist¹¹. Dazu gehören Fehler und Irrtümer, die z.B. die Zusammenstellung und Aufbereitung des Abwägungsmaterials, die Erkenntnis und Einstellung aller wesentlichen Belange in die Abwägung oder die Gewichtung der Belange betreffen und die sich etwa aus den Aufstellungsvorgängen, der Planbegründung oder sonstigen Unterlagen ergeben; sie sind daher, wenn sich für ihr Vorliegen positive Anhaltspunkte ergeben, vom Gericht - ggf. auch durch Beweiserhebung - aufzuklären¹². Ein in diesem Sinne "offensichtlicher" Abwägungsmangel ist auf das Abwägungsergebnis "**von Einfluss gewesen**", wenn nach den Umständen des Einzelfalls die **konkrete Möglichkeit** besteht, dass ohne den Mangel die Planung anders, also für den Kläger günstiger ausgefallen wäre¹³. Das bloße Fehlen konkreter Anhaltspunkte dafür, dass die Planfeststellungsbehörde bei Vermeidung des Mangels eine andere Entscheidung getroffen hätte, genügt dafür nicht. Vielmehr müssen anhand der Planungsunterlagen oder sonst erkennbarer oder naheliegender Umstände umgekehrt **konkrete Anhaltspunkte dafür nachweisbar sein, dass die Planfeststellungsbehörde auch im Falle einer ordnungsgemäßen Abwägung die gleiche Entscheidung getroffen**

¹⁰ Vgl. BVerfG, Beschl. v. 16.12.2015 – 1 BvR 685/12 – DVBl 2016, 307 Rn. 20; BVerwG, Urt. v. 21.8.1981 – BVerwG 4 C 57.80 – BVerwGE 64, 33 <36>.

¹¹ BVerwG, Urt. v. 11.4.2013 – BVerwG 4 CN 2.12 – Buchholz 406.11 § 35 BauGB Nr. 391 Rn. 9.

¹² BVerwG, Urt. v. 21.8.1981 – BVerwG 4 C 57.80 – BVerwGE 64, 33 <38>; Urt. v. 3.3.2011 – BVerwG 9 A 8.10 – BVerwGE 139, 150 Rn. 84; Beschl. v. 10.3.2016 – BVerwG 4 B 7.16 – DVBl 2016, 710 Rn. 6; Urt. v. 14.3.2018 – BVerwG 4 A 5.17 – NVwZ 2018, 1322 Rn. 104.

¹³ BVerwG, Urt. v. 21.3.1996 – BVerwGE 100, 370 <379 f.>, vom 28.10.1998 – BVerwG 11 A 3.98 – BVerwGE 107, 350 <356> und vom 19.2.2015 – BVerwG 7 C 11.12 – BVerwGE 151, 213 Rn. 45.

hätte¹⁴. Solche Anhaltspunkte können sich etwa aus dem Planfeststellungsbeschluss ergeben.

6. An diesem Grundsatz verfassungsrechtlich gebotener Plankontrolle ist umso mehr festzuhalten, als der Umfang der gerichtlichen Prüfung durch die **subjektiv-rechtliche Ausgestaltung des gerichtlichen Rechtsschutzes** eingeschränkt ist: Im Verwaltungsstreitverfahren sind die Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen nicht abstrakt zu erörtern, sondern nur im Hinblick auf die Betroffenheit des jeweiligen Klägers. Dieser kann nur die Prüfung erreichen, ob die Planung im Hinblick auf die nachteilige Berührung gerade seiner eigenen Belange dem Abwägungsgebot entspricht¹⁵. **Gemeinden** können weder aus ihrem Selbstverwaltungsrecht einschließlich ihrer Planungshoheit noch aus ihrem zivilrechtlich geschützten Eigentum einen Anspruch auf umfassende gerichtliche Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses herleiten, da sie nicht Grundrechtsträger sind¹⁶. Sie sind im Rahmen des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes auch nicht befugt, als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls den Schutz des Eigentums oder der Gesundheit ihrer Bewohner oder den Arten-, Natur- und Umweltschutz gerichtlich zu verfolgen¹⁷. Ein Klagerecht steht ihnen nur im Hinblick auf ihre eigenen Rechte und schutzwürdigen kommunalen Belange sowie – wegen der insoweit bestehenden Wechselbeziehung – der ihren Belangen gegenübergestellten, für das Vorhaben streitenden Belange zu¹⁸.

Zu den eigenen Belangen der Gemeinde, deren gerechte Abwägung sie verlangen kann, gehört insbesondere die Berücksichtigung konkreter Planungen und Planungsabsichten, z.B. ausgewiesener oder in Aufstellung befindlicher

¹⁴ BVerfG, Beschl. v. 16.12.2015 – 1 BvR 685/12 – DVBl 2016, 307 Rn. 23; BVerwG, Urt. v. 10.2.2016 – BVerwG 9 A 1.15 – BVerwGE 154, 153 Rn. 30; Urt. v. 14.3.2018 – BVerwG 4 A 5.17 – NVwZ 2018, 1322 Rn. 105.

¹⁵ BVerwG, Urt. v. 14.2.1975 - BVerwG IV C 21.74 - BVerwGE 48, 56 (66 f.); st. Rspr.

¹⁶ BVerwG, Beschl. v. 24.5.2012 – BVerwG 7 VR 4.12 – ZUR 2012, 499 f.; Urt. v. 17.12.2013 – BVerwG 4 A 1.13 – BVerwGE 148, 353 Rn. 23; Urt. v. 15.12.2016 – BVerwG 4 A 4.15 – BVerwGE 157, 73 Rn. 13; Urt. v. 9.11.2017 – BVerwG 3 A 2.15 – NVwZ-Beil. 1/2018, 51 Rn. 26; Urt. v. 12.4.2018 – BVerwG 3 A 10.15 – NVwZ 2018, 1799 Rn. 15.

¹⁷ BVerwG, Urt. v. 28.4.2016 – BVerwG 9 A 8.15 – Buchholz 11 Art. 28 GG Nr. 170 Rn. 14; Urt. v. 15.12.2016 – BVerwG 4 A 4.15 – BVerwGE 157, 73 Rn. 13; Urt. v. 9.11.2017 – BVerwG 3 A 2.15 – NVwZ-Beil. 1/2018, 51 Rn. 26; Urt. v. 12.4.2018 – BVerwG 3 A 10.15 – NVwZ 2018, 1799 Rn. 27; Urt. v. 10.4.2019 – BVerwG 9 A 22.18 – NVwZ 2019, 1594 Rn. 11.

¹⁸ BVerwG, Urt. v. 6.11.2013 – BVerwG 9 A 9.12 – UPR 2014, 223 Rn. 18, Urt. v. 28.4.2016 – BVerwG 9 A 8.15 – Buchholz 11 Art. 28 GG Nr. 170 Rn. 14; Urt. v. 15.12.2016 – BVerwG 4 A 4.15 – BVerwGE 157, 73 Rn. 13; Urt. v. 9.11.2017 – BVerwG 3 A 2.15 – NVwZ-Beil. 1/2018, 51 Rn. 34.

Bebauungspläne¹⁹, aber auch ihr zivilrechtlich geschütztes Eigentum²⁰, der Schutz ihrer kommunalen Einrichtungen vor erheblichen Beeinträchtigungen²¹ sowie der Schutz ihres Selbstgestaltungsrechts vor Vorhaben, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken²². Wenn nicht kommunale Grundstücke oder Einrichtungen betroffen sind, ist das Interesse an der Verhinderung einer zusätzlichen Verlärmung des Gemeindegebiets ein gemeindlicher Belang allerdings nur im Fall der Beeinträchtigung der Planungshoheit. Diese ist jedenfalls dann berührt, wenn sich die Lärmzunahme nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind oder werden sollen. Dabei ist nicht erforderlich, dass die nachteiligen Wirkungen für das betroffene Gebiet die Gemeinde zur Umplanung zwingen. Schon das Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck gekommenen städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen ist ein schutzwürdiger kommunaler Belang²³. Dieser ist insbesondere betroffen, wenn bei einer geplanten Trassenvariante in von der Gemeinde ausgewiesenen Wohngebieten gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewahrt sein würden.

7. In § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG bzw. §§ 41 ff. BImSchG oder entsprechenden Vorschriften spezieller Fachplanungsgesetze ist eine spezifische, sich in ihrem Kern ebenfalls schon aus dem Bundesverfassungsrecht ergebende Ausprägung des fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebots normiert, die auch solchen Einwirkungen der Planung, die nicht die Merkmale eines unmittelbaren Eingriffs mit dem Ziel der Enteignung aufweisen, äußerste, mit einer Abwägung nicht mehr überwindbare Grenzen setzt: Macht die Planungsentscheidung zur Verwirklichung der mit dem Plan verfolgten Ziele Festsetzungen erforderlich, die sich infolge der durch das Vorhaben verursachten Situationsveränderung in ihrer Auswirkung auf die Allgemeinheit oder die Rechte anderer als Gefahren oder Nachteile im Sinne

¹⁹ Vgl. BVerwG, Urt. v. 27.4.2017 – BVerwG 9 A 30.15 – NVwZ 2017, 1309 Rn. 17 ff.

²⁰ Vgl. BVerwG, Urt. v. 29.1.1991 – BVerwG 4 C 51.89 – BVerwGE 87, 332 <391 f.>; Urt. v. 27.3.1992 – BVerwG 7 C 18.91 – BVerwGE 90, 96 <101 f.>; Urt. v. 18.7.2013 – BVerwG 7 A 4.12 – BVerwGE 147, 184 Rn. 22; Urt. v. 9.11.2017 – BVerwG 3 A 2.15 – NVwZ-Beil. 1/2018, 51 Rn. 35; Urt. v. 12.4.2018 – BVerwG 3 A 10.15 – NVwZ 2018, 1799 Rn. 27.

²¹ Vgl. BVerwG, Urt. v. 9.11.2017 – BVerwG 3 A 2.15 – NVwZ-Beil. 1/2018, 51 Rn. 30; Urt. v. 10.4.2019 – BVerwG 9 A 22.18 – NVwZ 2019, 1594 Rn. 10.

²² Vgl. BVerwG, Beschl. v. 15.4.1999 – BVerwG 4 VR 18.98 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 151.

²³ Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.3.2005 – BVerwG 4 A 18.04 – BVerwGE 123, 152 <157 f.>; Urt. v. 28.11.2017 – BVerwG 7 A 3.17 – NVwZ-Beil. 1/2018, 19 Rn. 64..

der genannten Vorschriften darstellen, so darf der dadurch hervorgerufene Interessenkonflikt nicht im Wege einer die entgegenstehenden Belange ohne weitere Folgerungen zurückstellenden Abwägung zu Lasten der Betroffenen gelöst und damit in Wahrheit zu deren Lasten unbewältigt bleiben. Die genannten Bestimmungen fordern unter solchen Umständen vielmehr zwingend einen **Ausgleich durch die Anordnung von Schutzauflagen oder durch Entschädigung**; sie verhindern dadurch - insoweit im Interesse des Trägers des Vorhabens - gleichzeitig, dass das Vorhaben wegen der von ihm ausgehenden Nachteile in der geplanten Form überhaupt scheitern muss²⁴. Dabei kann eine Gemeinde als Eigentümerin von Grundstücken ebenso wie ein privater Grundstückseigentümer sowie als Trägerin von kommunalen Einrichtungen Schutz vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen, z.B. nach Maßgabe der §§ 41, 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung, verlangen²⁵.

8. Da das Anhörungsverfahren für das Vorhaben noch nicht eingeleitet worden ist, kann noch nicht näher geprüft werden, wie die Stadt zu dem von der Vorhabenträgerin einzureichenden Plan Stellung nehmen und welche Einwendungen sie erheben sollte. Zur Erläuterung des Vorhabens muss die Vorhabenträgerin in dem Plan das für ihre Trassenentscheidung maßgebliche Abwägungsmaterial **nach aktuellem Stand** zusammenstellen und anhand dieses Materials und der vorgeannten rechtlichen Maßstäbe ausführlich begründen. Der bloße Rückgriff auf die dabei von ihr lediglich zu „berücksichtigende“ Landesplanerische Beurteilung vom 6. Mai 2014 oder gar auf die ihr zugrunde liegenden Antragsunterlagen wäre dafür keinesfalls ausreichend und wegen der darin enthaltenen Unrichtigkeiten und Widersprüchlichkeiten auch untunlich. Denn eine hinsichtlich des Variantenvergleichs nur hierauf zurückgreifende Planung wäre nicht genehmigungsfähig. Das gilt auch für Maßnahmen, die mit dem Bundestagsbeschluss vom 2. Juli 2020 begründet werden. Denn das durch § 18 AEG gesetzlich vorgegebene Planfeststellungsverfahren mit dem dafür zentralen Gebot, alle von dem Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, kann durch eine Entschließung des Deutschen Bundestages nicht eingeschränkt werden.

²⁴ BVerwG, Urt. v. 14.2.1975 - BVerwG IV C 21.74 - BVerwGE 48, 56 <69>; st. Rspr.

²⁵ Vgl. BVerwG, Urt. v. 29.1.1991 - BVerwG 4 C 51.89 - BVerwGE 87, 332 <391 f.>; Urt. v. 27.3.1992 - BVerwG 7 C 18.91 - BVerwGE 90, 96 <101 f.>; Urt. v. 6.9.2018 - BVerwG 3 A 11.15 - NVwZ 2019, 308 Rn. 22 m.w.N.

9. Der im **Erläuterungsbericht zum Abschnitt 1** vorgenommene Hauptvergleich zwischen den vier Hauptvarianten 1.1 (Variante E), 1.2 (Variante 1A), 1.3 und 1.4 (mit den Streckenabschnitten X.1 und X.2) leidet in Bezug auf die Menschen als Schutzgut schon daran, dass **die Vorhabenträgerin dabei den genauen Verlauf ihrer Trassenvarianten aus dem Auge verloren hat**. So wird auf Seite 486 des Erläuterungsberichts unrichtig davon ausgegangen, dass die Hauptvariante 1.1 im Bereich von Ratekau ebenfalls auf der Bestandstrasse verläuft, bevor sie nördlich von Ratekau auf eine neu anzulegende Trasse westlich parallel zur Bundesautobahn A 1 geführt wird. Ein unmittelbarer Vergleich zwischen den Auswirkungen der Bad Schwartau und Ratekau durchfahrenden, von der Vorhabenträgerin präferierten Hauptvariante 1.2 einerseits sowie der Bad Schwartau und Ratekau umfahrenden Hauptvarianten 1.3 und 1.4 andererseits im Bereich zwischen dem gemeinsamen Anfangspunkt dieser Trassen an der Südgrenze von Bad Schwartau und dem nächsten möglichen gemeinsamen Verknüpfungspunkt nordöstlich der Ortslage Ratekau ist dem Erläuterungsbericht nicht zu entnehmen, obwohl angesichts der unterschiedlichen Betroffenheit eine entsprechende **Unterabschnittsbildung** zur Durchführung eines Vorvergleichs zumindest nahegelegen hätte. Die Einbeziehung dieser Unterabschnitte in den Vergleich der auch weitere Unterabschnitte umfassenden vier Hauptvarianten ist insoweit nicht aussagekräftig.

Des Weiteren leidet der im Erläuterungsbericht vorgenommene Hauptvergleich in Bezug auf die Menschen als Schutzgut daran, dass die zu den Antragsunterlagen gehörende **Schalltechnische und Erschütterungstechnische Untersuchung andere Hauptvarianten miteinander vergleichen als der Erläuterungsbericht, ohne dass dieser Bericht das berücksichtigt**. So wird die Auswahl der Hauptvariante 1.2 als Vorzugstrasse im Erläuterungsbericht hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen und Erschütterungen mit schutzgutbezogenen Bewertungen begründet, die dem Trassenverlauf dieser Hauptvariante nicht zuzuordnen sind. Dies betrifft insbesondere die im Erläuterungsbericht als Teil dieser Hauptvariante vorgesehene Nutzung der Bestandstrasse durch die Ortschaft Ratekau, während die Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung insoweit von einer östlichen Umfahrung dieser Ortschaft ausgehen. **Bei der Betrachtung der Beeinträchtigungen durch Schall und Erschütterungen im Hauptvergleich des Erläuterungsberichts wird zudem mit keinem Wort darauf eingegangen, dass in der Erschütterungstechnischen Untersuchung die dortige**

Hauptvariante 1.3 als Vorzugsvariante ermittelt und die Hauptvariante 1.2 am ungünstigsten bewertet worden war.

Darüber hinaus leidet der im Erläuterungsbericht vorgenommene Hauptvergleich in Bezug auf den Menschen als Schutzgut auch daran, dass die vergleichende Bewertung der Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen und Erschütterungen von der **Fiktion eines „Planfalls 0“** ausgeht, bei dem die eingleisige und nicht elektrifizierte Bestandsstrecke ohne den zweigleisigen Ausbau und mit der bisherigen Streckengeschwindigkeit den gesamten für die Zeit nach Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung prognostizierten Verkehr einschließlich des Güterverkehrs bewältigen soll. Diese Annahme erscheint unrealistisch. Sie kann für den Variantenvergleich nicht maßgeblich sein, da dafür eine realistische Einschätzung der Belastungssituation erforderlich ist.

Im Hinblick auf den die planerische Abwägung bindenden **Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG** unzulässig ist schließlich auch die dem Variantenvergleich der Vorhabenträgerin zugrunde liegende **Einbeziehung der vorgesehenen Lärmschutzwände in den „Prognose-Planfall“ bei der Bewertung der Schallsituation**. Denn aus diesem Grundsatz folgt für den Verkehrswegebau die Pflicht zur – gegenüber dem aktiven und passiven Schallschutz nach den §§ 41 ff. BImSchG vorrangigen - Prüfung, ob schädliche Umwelteinwirkungen des geplanten Verkehrsweges auf Wohngebiete oder sonstige schutzbedürftige Gebiete unter Ausnutzung der räumlichen Gegebenheiten konzeptionell dadurch vermindert oder ganz vermieden werden können, dass die Trasse in horizontaler Richtung – also durch Verschiebung im Oberflächenbereich – oder in vertikaler Richtung – also durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen – von der schützenswerten Bebauung abgerückt wird²⁶. Abgesehen davon sind die im Erläuterungsbericht und in der Schalltechnischen Untersuchung als Grundlage der Immissionsprognose angegebenen **Zugzahlen** für die Bereiche Bad Schwartau und Lübeck-Siems-Dänischburg widersprüchlich und unplausibel. Ihre Richtigkeit muss schon deshalb bestritten werden.

²⁶ BVerwG, Urt. v. 28.1.1999 – BVerwG 4 CN 5.98 – BVerwGE 108, 248 <253>; Urt. v.29.6.2017 – BVerwG 3 A 1.16 – Rn. 151; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 5.10.2000 – 7a D 56/97.NE – NVwZ-RR, 2001, 432 ff.

10. Die **Landesplanerische Beurteilung** vom 6. Mai 2014 hat diese Unrichtigkeiten und Widersprüchlichkeiten nicht konsequent behoben, sondern in sich aufgenommen und die Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Planung durch ihre teilweise chaotische und zumindest missverständliche Darstellungsweise noch verstärkt.
- a) Dies beginnt schon bei der **Abgrenzung des Untersuchungsraums**, der sich angeblich nur vom „Abzweig der Strecken 1100 und 1110 im Süden (nördlich der Trave)“ bis zum Fehmarnsund im Norden erstreckte. Diese Aussage ist missverständlich, da die Strecke 1110 (Bad Schwartau – Eutin) erst nördlich von Bad Schwartau bei km 7,7 von der Strecke 1100 (Lübeck Hbf – Puttgarden) abzweigt und damit das Gebiet der Stadt Schwartau trotz geplanter erstmaliger Elektrifizierung der dortigen Bestandsstrecke gar nicht zum Untersuchungsraum gehört hätte. Aus der der Landesplanerischen Beurteilung als Anlage 1 beigefügten Karte und der in dieser Beurteilung auch enthaltenen Darstellung der Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf den Raum Bad Schwartau ergibt sich jedoch, dass der Untersuchungskorridor tatsächlich die Ortslage Bad Schwartau umfasste. Mit der von der Landesplanungsbehörde gewählten Bezeichnung der Südgrenze des Untersuchungsraums war also offenbar der Abzweig der Strecke 1113 (Abzweig Schwartau Waldhalle – Lübeck-Travemünde Strand) von der Strecke 1100 bei km 5,0 gemeint. Die missverständliche Formulierung beruht ersichtlich darauf, dass dieser Abzweig im Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin (Seite 3) als „Abzweig der beiden Strecken 1100 und 1110“ bezeichnet worden war.
- b) Zwar hat die Landesplanungsbehörde die Einbeziehung der Lärmschutzwände in die Betrachtung der Lärmauswirkungen im Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin zutreffend als methodischen Mangel erkannt und die einzelnen Trassenvarianten hinsichtlich dieser Auswirkungen deshalb angeblich ohne Berücksichtigung von technischen Maßnahmen des Lärmschutzes betrachtet. Dieser vergleichenden Betrachtung der Auswirkungen des Schienenverkehrslärms mit oder ohne den geplanten Aus- oder Neubau hat sie jedoch ebenso wie die Vorhabenträgerin die **Fiktion eines „Planfalls 0“** zugrunde gelegt, bei dem die eingleisige und nicht elektrifizierte Bestandsstrecke ohne den zweigleisigen Ausbau und mit der bisherigen Streckengeschwindigkeit den gesamten für die Zeit nach Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung prognostizierten Verkehr

einschließlich des Güterverkehrs bewältigen soll. **Diese Annahme erscheint unrealistisch. Sie kann für den Variantenvergleich nicht maßgeblich sein, da dafür eine realistische Einschätzung der Belastungssituation erforderlich ist.** Dementsprechend sieht der von der Vorhabenträgerin im Juli 2018 übergebene Entwurf einer aktualisierten Schalltechnischen Untersuchung für den „Planfall 0“ keinen Güterverkehr auf der Strecke 1100 mehr vor. **Damit entfällt eine wesentliche Grundlage für die in der Landesplanerischen Beurteilung vorgenommene Betrachtung der Lärmauswirkungen des Vorhabens.**

- c) Bei den betrachteten Trassenvarianten **fehlt auch in der Landesplanerischen Beurteilung zum Unterabschnitt Bad Schwartau ein nachvollziehbarer unmittelbarer Vergleich** zwischen den Auswirkungen der Bad Schwartau durchfahrenden, von der Vorhabenträgerin präferierten Ausbauvariante (Streckenabschnitte 1A.1, 1A.14 und 1A.2) bzw. der von der Landesplanungsbehörde bevorzugten, Ratekau östlich umfahrenden Variante (Streckenabschnitte 1A.1, 1A.14 und X4.1) einerseits und der Bad Schwartau und Ratekau umfahrenden Untervarianten der über Lübeck-Dänischburg führenden Trassenvariante X andererseits im Bereich zwischen dem gemeinsamen Anfangspunkt dieser Trassen an der Südgrenze von Bad Schwartau und dem nächsten möglichen gemeinsamen Verknüpfungspunkt nordöstlich der Ortslage Ratekau, obwohl sich angesichts der unterschiedlichen Betroffenheiten und des ausdrücklichen Vorschlags der Stadt Bad Schwartau ein entsprechender Vorvergleich aufgedrängt hätte. In den tatsächlich vorgenommenen Vorvergleichen 1.a und 1.b werden nur jeweils bipolar zwei Untervarianten dieser beiden ganz unterschiedlichen Streckenführungen miteinander verglichen.
- d) Allerdings werden im Vorvergleich 1.a ohne erkennbaren Zusammenhang mit den dabei zu vergleichenden, ausschließlich die Gemeinde Ratekau betreffenden Parametern auch Auswirkungen des Streckenabschnitts 1A.1 auf den Raum Bad Schwartau dargestellt. **Im Vorvergleich 1.b wird ebenfalls ohne erkennbaren Zusammenhang mit den dabei zu vergleichenden, ausschließlich die Streckenabschnitte X.1 und X2.1 östlich von Dänischburg betreffenden Parametern behauptet, mit Blick auf das Schutzgut Menschen schnitten beide Untervarianten im Bereich Dänischburg schall- und**

erschütterungstechnisch am schlechtesten ab (S. 203). Begründet wird diese Behauptung in **schalltechnischer** Hinsicht damit, allein in Dänischburg komme es durch den Schienenverkehrslärm **zusätzlich** zu 1.372 von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung betroffenen Stockwerken. Diese Zahl stammt offensichtlich aus Tabelle 12 der im Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin in Bezug genommenen Schalltechnischen Untersuchung. Aus den dortigen Angaben lassen sich für den Streckenabschnitt X.0 bei einer für den Prognose-Planfall prognostizierten Zahl von 22 ICE-Zügen, 80 Regionalzügen und 98 Güterzügen mit einem Emissions-Mittelungspegel von 72,5 dB(A) und Zugrundelegung einer 6 m hohen Lärmschutzwand 1.372 von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung betroffene Stockwerke errechnen. Wie viele dieser Stockwerke gegenüber dem hier mit 40 Regionalzügen und 20 Güterzügen angesetzten „Planfall 0“ durch die bei Wahl dieser X-Trasse zu erwartende Verkehrszunahme **zusätzlich** von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind, d.h. nicht bisher schon dadurch belastet waren, lässt sich den vorliegenden Unterlagen jedoch nicht entnehmen. In der Schalltechnischen Untersuchung (Seite 25) wird nur darauf hingewiesen, dass schon im insoweit hier maßgeblichen „Planfall 0“ die Grenzwerte im Nahbereich der vorhandenen Schienenstrecke tags teilweise und nachts weitgehend überschritten würden. **Jedenfalls wird die in dieser Untersuchung (Seite 23) auch getroffene Feststellung, dass bei freier Schallausbreitung die dortigen, die Streckenabschnitte X.1 bzw. X2.1 umfassenden Hauptvarianten 1.3 und 1.4 hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeit der Immissionsgrenzwerte günstiger seien als die Hauptvarianten 1.1 und 1.2, in der Landesplanerischen Beurteilung in diesem Zusammenhang nicht erwähnt. Dies widerspricht offensichtlich der vorangestellten Behauptung, die Landesplanungsbehörde habe die einzelnen Trassenvarianten hinsichtlich der Lärmauswirkungen ohne Berücksichtigung von technischen Maßnahmen des Lärmschutzes betrachtet, wie dies der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG vorrangig verlangt.**

- e) Die Behauptung, beide im Vorvergleich 1.b betrachteten Untervarianten schnitten im Bereich Dänischburg auch erschütterungstechnisch am schlechtesten ab, wird von der Landesplanungsbehörde von vornherein überhaupt nicht begründet. Sie widerspricht ersichtlich der Tatsache,

dass in der Erschütterungstechnischen Untersuchung die dortige Hauptvariante 1.3 (über Dänischburg) als Vorzugsvariante ermittelt und die Hauptvariante 1.2 (Bestandstrasse) am ungünstigsten bewertet worden war. Offenbar war der zuständige Sachbearbeiter nach den umfangreichen Vorvergleichen 1.a und 1.b und den andere Unterabschnitte betreffenden Vorvergleichen nicht mehr in der Lage, sich noch im Rahmen von Zwischen- und Hauptvergleichen mit dem ihm objektiv vorliegenden Abwägungsmaterial auseinanderzusetzen. **Dies ist ein eklatanter Abwägungsfehler, der die gesamte Variantenuntersuchung im Planungsabschnitt 1 unbrauchbar macht und deren Ergebnis als willkürlich erscheinen lässt. Dementsprechend beschränkt sich das „Ergebnis zu Abschnitt 1“ auf die Feststellung der Raumverträglichkeit von drei Untervarianten ohne zusammenfassende vergleichende Bewertung und landesplanerische Abwägung der in diesem Abschnitt ernsthaft in Betracht kommenden Hauptvarianten.**

11. Am Ergebnis des Raumordnungsverfahrens bestehen hiernach ernsthafte Zweifel. Im Rahmen des noch einzuleitenden Planfeststellungsverfahrens ist die Landesplanerische Beurteilung von der Planfeststellungsbehörde zwar zu „berücksichtigen“, also in die Abwägung einzubeziehen. Dies entbindet die Planfeststellungsbehörde aber nicht von einer eigenverantwortlichen Abwägungsentscheidung. Wie die Vorhabenträgerin in ihren Erläuterungsberichten zu den Planfeststellungsabschnitten 6 (S. 40), 3 (S. 53) und 4 (S. 52) zutreffend selbst ausgeführt hat, kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Trassenauswahl nicht allein auf das Ergebnis der Variantenprüfung im Raumordnungsverfahren gestützt werden. Eine einfache Übernahme des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens wäre abwägungsfehlerhaft und damit rechtswidrig. Die Vorhabenträgerin und die Planfeststellungsbehörde haben nach der Rechtsprechung im Rahmen der Planfeststellung vielmehr eigenverantwortlich alle ernsthaft in Betracht kommenden, die Vorgaben zwingenden Rechts einhaltenden Trassenalternativen und die davon jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange und deren voraussichtliche Betroffenheiten **nach aktuellem Stand mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung auf der Grundlage identischer Maßstäbe** vergleichend zu prüfen und dies im Erläuterungsbericht darzustellen.

Konkret kommen hier die Varianten „Ausbau der Bestandsstrecke in Bad Schwartau“ und „Umfahrung von Bad Schwartau über Dänischburg“ ernsthaft in Betracht. Dazu müssen die von diesen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange und deren voraussichtliche Betroffenheiten nach aktuellem Stand vollständig ermittelt und detailliert untersucht werden. Zu diesen Belangen gehören insbesondere die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter, also auf die Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, auf Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die zwischen diesen Schutzgütern bestehende Wechselwirkung. Zu untersuchen und zu vergleichen sind hier insbesondere die Betroffenheiten der Anwohner durch Verkehrsgeräusche des zu erwartenden Schienenverkehrs, durch die mit diesem Verkehr verbundenen Erschütterungen einschließlich des dadurch verursachten sekundären Luftschalls, aber auch der durch die jeweiligen Varianten verursachte Flächenverbrauch und die artenschutzrechtlichen Betroffenheiten. Der Landesplanerischen Beurteilung von 2014 kann dabei nur insoweit gefolgt werden, als sie in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht tragfähig ist. Denn **mangels unmittelbarer Rechtswirkung gegenüber der Vorhabenträgerin oder gegenüber Dritten erwachsen die darin getroffenen Feststellungen nicht in Bestandskraft und können, soweit sie unrichtig oder rechtswidrig sind, im Planfeststellungsverfahren nicht verwendet werden**²⁷. In einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren gegen die spätere Zulassung des Vorhabens unterliegen sie einer Inzidentkontrolle mit der Folge, dass die auf solche Feststellungen gestützte Zulassungsentscheidung ihrerseits rechtswidrig wäre. Dasselbe gilt, soweit die Aussagekraft der Landesplanerischen Beurteilung durch Zeitablauf, durch Änderung der äußeren Umstände oder auch der rechtlichen Rahmenbedingungen überholt ist. Schließlich kann die Landesplanerische Beurteilung in der bei der Zulassungsentscheidung vorzunehmenden Gesamtabwägung als ein abwägungserheblicher Belang auch hinter gewichtigeren gegenläufigen Belangen zurücktreten.

12. Der in den Erläuterungsberichten der Vorhabenträgerin zu den Planfeststellungsabschnitten 6 (S. 66 f.), 3 (S. 80 f.) und 4 (S. 80 f.) - abweichend von ihrer jetzigen

²⁷ Vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.20065 – BVerwG 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 137.

Erklärung - unternommene Versuch, eine eigene Variantenbewertung durch verkürzte Übernahme der die Umgehungsvarianten X.1 und X2.1 betreffenden Ausführungen auf Seite 203 der Landesplanerischen Beurteilung zu simulieren, lässt jeden nachvollziehbaren Vergleich mit der Antragstrasse über Bad Schwartau anhand identischer Parameter vermissen: Sie wiederholt die dort unschlüssig bzw. überhaupt nicht begründete Behauptung, mit Blick auf das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit schnitten diese Alternativen schall- und erschütterungstechnisch am schlechtesten ab, und begründet diese Behauptung lediglich mit „der dichten Lage der Bestandsstrecke an der Wohnbebauung in Dänischburg“, ohne sie mit der dichten Lage der Bestandsstrecke an der Wohnbebauung in Bad Schwartau zu vergleichen. Beide Alternativen verliefen im Bereich des Waldhusener Moorsee und der angrenzenden Bereiche, wo streng geschützte Arten von Amphibien in Gewässern der Umgebung nachgewiesen worden seien. Darüber hinaus führten beide Alternativen „dieses Vergleichs“ als Neu- bauvarianten zu Zerschneidungswirkungen, seien ca. 3 km länger als die Antrags- trasse und schlossen einen Haltepunkt in Bad Schwartau aus. Somit würden beide Varianten verworfen und werde insoweit der Landesplanerischen Beurteilung ge- folgt. Diese äußerst knappe Begründung genügt keineswegs der erforderlichen Trassenabwägung für den Raum Bad Schwartau und Ratekau.

Das gilt umso mehr angesichts der **Veränderung des rechtlichen Rahmens durch das Gesetz vom 22. Dezember 2023** mit der Feststellung eines „überragenden öffentlichen Interesses“ an den Maßnahmen zur Umsetzung des Deutschlandtakts einschließlich des dazu gehörenden Baus eines dritten Gleises zwischen Lübeck und Bad Schwartau zur Ermöglichung paralleler Fahrten. Damit hat der Gesetzgeber selbst die Planungsziele in der Weise konkretisiert, dass er die der Lfd. Nr. 14 des Abschnitts 2 Unterabschnitt 1 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG zugeordneten Infrastrukturmaßnahmen zu einem einheitlichen Vorhaben verklammert hat, dessen Gesamtkonzeption das Ziel der Umsetzung des Deutschlandtakts verfolgt. Dies darf in der Variantenabwägung für die Anschlussstrecke zur Festen Fehmarnbeltquerung im Raum Bad Schwartau nicht unbeachtet bleiben. Insbesondere muss in diese Abwägung das überragende öffentliche Interesse daran eingestellt werden, den Deutschlandtakt auch durch den Bau eines dritten Gleises zwischen Lübeck und Bad Schwartau zur Ermöglichung paralleler Fahrten umzusetzen, um die Kapazität der Mischverkehrsstrecke für eine

Mengenausweitung im Schienenpersonennahverkehr zu steigern und die Knoten- einbindung in Lübeck zu verbessern. Umgekehrt müssen dann aber auch alle entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange ermittelt und mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Variantenabwägung eingestellt werden. Dazu gehören insbesondere das Interesse daran, die vorhandene Wohnbebauung vor einem Heranrücken der Bahntrasse durch den jetzt zur Gesamtkonzeption der Planung gehörenden Bau eines dritten Gleises zwischen Lübeck und Bad Schwartau und den damit verbundenen Immissionen zu schützen, aber auch das Interesse daran, die Nachteile zu vermeiden, die mit der alsbaldigen Verwirklichung einer diesen Bau eines dritten Gleises noch nicht umfassenden Teilplanung verbunden sind, z.B. höhere Kosten, später unzureichender Immissionsschutz oder die Errichtung von sich später als überflüssig herausstellenden und deshalb zurückzubauenen oder zu ändernden Querungsbauwerken und Lärmschutzwänden. Zu alledem hat die Landesplanerische Beurteilung von 2014 keinerlei Aussagekraft. Vielmehr muss für alle hier ernsthaft in Betracht kommenden Varianten - also auch für die Umgehungsvarianten X.1 und X2.1 oder eine Kombinationsvariante, die den Nahverkehr für die Strecken 1110 (Kiel) und 1100 (Neustadt/Fehmarn) auf dem zweigleisigen Bestand vorsieht und den Güterverkehr auf der zweigleisigen Bestandsstrecke 1113 (Travemünde) und einer eingleisigen Neubaustrecke von 6 km ab Dänischburg, die als drittes Gleis zur Steigerung der Streckenkapazität dienen könnte -geprüft werden, ob mit ihnen der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt gewährleistet werden kann und mit welcher Variante eine optimierende, konkurrierende Belange einschließlich des Schutzes von Wohnbaugrundstücken vor Eingriffen möglichst schonende Trassierung zur Verwirklichung des Planungsziels möglich ist.

Dasselbe gilt angesichts der **Veränderung der tatsächlichen Umstände** durch das durch Gutachten im Rahmen des Hafenentwicklungsplans untermauerte Interesse der Hansestadt Lübeck an einer besseren Verbindung ihres durch den kombinierten Güterverkehr geprägten Hafens und ihres Güterbahnhofs in Dänischburg mit der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung. Auch hierzu fehlt der Landesplanerischen Beurteilung von 2014 jede Aussagekraft. Vielmehr muss die Planfeststellungsbehörde – wie schon der Vorhabenträger bei der Planerarbeitung - alle ernsthaft in Betracht kommenden, die Vorgaben zwingenden Rechts einhaltenden Alternativen berücksichtigen, die davon jeweils berührten

öffentlichen und privaten Belange und deren voraussichtliche Betroffenheiten nach aktuellem Stand ermitteln und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung einstellen. Zu diesen öffentlichen Belangen gehört hier nach Lage der Dinge das Interesse der Hansestadt Lübeck an einer besseren Knoteneinbindung ihrer Häfen angesichts der infolge der Festen Fehmarnbeltquerung zu erwartenden erheblichen Steigerung des im kombinierten Güterverkehr abzuwickelnden Güterumschlags, aber auch das Interesse der Stadt Bad Schwartau und ihrer Bewohner, von den Immissionen der davon zu erwartenden Steigerung des Güterzugverkehrs verschont zu bleiben. Auch diese Belange sind daher in der Variantenabwägung zu berücksichtigen und sprechen zusätzlich dafür, die im Raumordnungsverfahren aufgrund einer unbrauchbaren Variantenuntersuchung mit willkürlichem Ergebnis abwägungsfehlerhaft abgelehnte Umfahrung von Bad Schwartau durch Nutzung der Strecke 1113 von Schwartau-Waldhalle bis Lübeck-Dänischburg und anschließende Trassenführung nach Norden in Richtung Ratekau zumindest für den Güterverkehr einem Ausbau der Bestandsstrecke für den gesamten Mischverkehr vorzuziehen.

13. Die im Jahre 2020 von der Vorhabenträgerin vorgenommene **Teilung des diesen Raum umfassenden Planfeststellungsabschnitts 1 an der Gemeindegrenze in die Planfeststellungsabschnitte 1.1 (Bad Schwartau) und 1.2 (Ratekau bis Scharbeutz)** ändert an dieser Beurteilung nichts. Zwar gilt das hier offensichtlich nicht erfüllte Erfordernis einer eigenständigen Verkehrsfunktion jedes zu planenden Abschnitts nur für das Straßenrecht, nicht aber für das Schienenwegerecht²⁸. Jedoch ist die Rechtsfigur der **Abschnittsbildung** bei der Planung von Verkehrswegen allgemein und damit auch im Schienenwegerecht eine richterrechtlich anerkannte Ausprägung des fachplanerischen **Abwägungsgebots**. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass ein planerisches Gesamtkonzept angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann²⁹. Dementsprechend ist die

²⁸ BVerwG, Beschl. v. 21.12.1995 – BVerwG 11 VR 6.95 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 8 S. 27; Beschl. v. 11.11.2020 - BVerwG 7 VR 5.20 – Rn. 15.

²⁹ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 5.6.1992 – BVerwG 4 NB 21.92 – Buchholz 406.11 § 9 BBauG/BauGB Nr. 55 S. 59; Beschl. v. 26.6.1992 – BVerwG 4 B 1-11.92 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 89; Beschl. v. 29.11.1995 – BVerwG 11 VR 15.95 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 7 S. 17; Gerichtsbescheid v. 3.7.1996 – BVerwG 11 A 64.95 – Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 7 S. 15; Urt. v. 19.5.1998 – BVerwG 4 A 9.97 – BVerwGE 107, 1 <14>; Beschl. v. 23.11.2007 – BVerwG 9 B 38.07 – Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 – Nr. 7 Rn. 20; Urt. v. 15.12.2016 – BVerwG 4 A 4.15 – NVwZ 2017,

Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilabschnitte als Instrument der planerischen Problembewältigung grundsätzlich zulässig. Dabei verfügt die Planfeststellungsbehörde über ein planerisches Ermessen, in das sie unter anderem Gesichtspunkte einer zweckmäßigen Verfahrensgestaltung einbeziehen kann. Dieses Ermessen wird allerdings durch das materielle Planungsrecht, insbesondere die Ziele des jeweiligen Fachplanungsgesetzes und das Abwägungsgebot, begrenzt³⁰.

Insbesondere darf eine Teilplanung nicht so weit verselbständigt werden, dass durch die Gesamtplanung geschaffene Probleme unbewältigt bleiben³¹.

Auch muss zwischen den Vorteilen, die in der alsbaldigen Verwirklichung eines Teilabschnitts liegen, und eventuell damit verbundenen Nachteilen wie etwa höheren Kosten oder der Durchführung von sich später als überflüssig herausstellenden Baumaßnahmen eine sachgerechte Abwägung getroffen werden³². Darüber hinaus dürfen der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen³³.

Mit der **Anfechtung des jeweiligen Planfeststellungsbeschlusses** kann die von der Planfeststellungsbehörde gewählte Abschnittsbildung ihrerseits einer Prüfung dahin unterzogen werden kann, ob sie sich innerhalb dieser der planerischen Gestaltungsfreiheit gezogenen Grenzen hält. Die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich also inhaltlich rechtfertigen lassen und den Anforderungen des Abwägungsgebots entsprechen³⁴. Letzteres ist insbesondere dann zu verneinen, wenn bei der Abschnittsbildung die Bedeutung der durch sie gesetzten Zwangspunkte für die folgenden Planungen bzw. für die durch die folgenden Abschnitte Betroffenen nicht hinreichend gewürdigt worden sind und – beispielsweise – durch eine

708 Rn. 26; Urt. v. 11.10.2017 – BVerwG 9 A 14.16 – BVerwGE 160, 78 Rn. 164; Urt. v. 27.11.2018 – BVerwG 9 A 8.17 – BVerwGE 163, 380 Rn. 17; Urt. v. 2.7.2020 – BVerwG 9 A 19.19 – Rn.64.

³⁰ BVerwG, Urt. v. 11.10.2017 – BVerwG 9 A 14.16 – BVerwGE 160, 78 Rn. 164; Urt. v. 27.11.2018 – BVerwG 9 A 8.17 – BVerwGE 163, 380 Rn. 17; Urt. v. 2.7.2020 – BVerwG 9 A 19.19 – Rn. 64.

³¹ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 23.11.2007 – BVerwG 9 B 38.07 – Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 7 Rn. 20; Urt. v. 10.4.1997 – BVerwG 4 C 5.96 – BVerwGE 104, 236 <243>.

³² Vgl. BVerwG, Urt. v. 11.10.2017 – BVerwG 9 A 14.16 – BVerwGE 160, 78 Rn. 164; Urt. v. 27.11.2018 – BVerwG 9 A 8.17 – BVerwGE 163, 380 Rn. 17; Urt. v. 2.7.2020 – BVerwG 9 A 19.19 – NVwZ 2021, 648 Rn. 64.

³³ BVerwG, Urt. v. 10.4.1997 – BVerwG 4 C 5.96 – BVerwGE 104, 236 <243>; Beschl. v. 23.11.2007 – BVerwG 9 B 38.07 – Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 7 Rn. 20; Urt. v. 12.3.2008 – BVerwG 9 A 3.06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 270; Urt. v. 12.8.2009 – BVerwG 9 A 64.07 – BVerwGE 134, 308 Rn. 115; Beschl. v. 22.7.2010 – BVerwG 7 VR 4.10 – NVwZ 2010, 1486 Rn. 27; Urt. v. 18.7.2013 – BVerwG 7 A 4.12 – BVerwGE 147, 184 Rn. 50; Urt. v. 15.12.2016 – BVerwG 4 A 4.15 – NVwZ 2017, 708 Rn. 26; Urt. v. 14.6.2017 – BVerwG 4 A 11.16 u.a. – DVBl 2017, 1491 Rn. 31; Urt. v. 11.10.2017 – BVerwG 9 A 14.16 – BVerwGE 160, 78 Rn. 164.

³⁴ Vgl. BVerwG, Urt. v. 26.6.1981 – 4 C 5.78 – BVerwGE 62, 342 <352>; Urt. v. 19.5.1998 – BVerwG 4 A 9.97 – BVerwGE 107, 1 <14>.

Bildung zu kurzer Abschnitte ein für einen größeren Bereich möglicher und bei gerechter Abwägung gebotener Interessenausgleich verhindert wird³⁵. Denn die Aussagekraft der Abwägung darf durch eine Aufspaltung des Vorhabens nicht beeinträchtigt werden³⁶. Eine Abschnittsbildung kann Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie deren durch Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG gewährleisteten Rechtsschutz – etwa wegen übermäßiger „Parzellierung“ des Planungsverlaufs - faktisch unmöglich macht³⁷ oder dazu führt, dass – etwa durch eine unzulässige Vorfestlegung zu Lasten Dritter oder durch eine unzulässige Konfliktverlagerung - die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein gebildeter Streckenabschnitt vor dem Hintergrund der Gesamtplanung der eigenen sachlichen Rechtfertigung entbehrt³⁸.

Ein potentiell Planbetroffener ist nicht darauf beschränkt, den Planfeststellungsbeschluss anzufechten, durch den er in abwägungserheblicher Weise unmittelbar betroffen wird. Er kann vielmehr mit der Begründung, aus der in einem früheren Planungsstadium erfolgten Abschnittsbildung ergäben sich Planungsbindungen, die im weiteren Planungsverlauf – insbesondere wegen topographischer oder technischer Gegebenheiten - zwangsläufig zu einer Betroffenheit seiner Rechte führen, **zulässigerweise auch schon den insoweit maßgebenden früheren Planfeststellungsbeschluss anfechten**³⁹. Dadurch soll er zur Sicherung seines effektiven Rechtsschutzes vor der Schaffung vollendeter Tatsachen bewahrt werden. Dies gilt auch für eine Gemeinde hinsichtlich ihrer Rechte aus Art. 28 Abs. 2

³⁵ Vgl. BVerwG, Urt. v. 26.6.1981 – 4 C 5.78 – BVerwGE 62, 342 <352>.

³⁶ BVerwG, Urt. v. 11.10.2017 – BVerwG 9 A 14.16 – BVerwGE 160, 78 Rn. 164.

³⁷ BVerwG, Beschl. v. 5.6.1992 – BVerwG 4 NB 21.92 – Buchholz 406.11 § 9 BBauG/BauGB § 9 Nr. 55 S. 59 f.; Beschl. v. 26.6.1992 – BVerwG 4 B 1-11.92 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 89; Urt. v. 25.1.2012 – BVerwG 9 A 6.10 – Buchholz 310 § 42 Abs. 2 VwGO Nr. 34 Rn. 24.

³⁸ BVerwG, Beschl. v. 29.11.1995 – BVerwG 11 VR 15.95 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 7 S. 1; Beschl. v. 21.12.1995 – BVerwG 11 VR 6.95 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 8 S. 28 f.; Gerichtsbescheid v. 3.7.1996 – BVerwG 11 A 64.95 – Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 7 S. 15 f.; Beschl. v. 22.7.2010 – BVerwG 7 VR 4.10 – NVwZ 2010, 1486 Rn. 27; Urt. v. 21.11.2013 – BVerwG 7 A 28.12 – NVwZ 2014, 730 Rn. 39; Urt. v. 15.12.2016 – BVerwG 4 A 4.15 – NVwZ 2017, 708 Rn. 26; Urt. v. 14.6.2017 – BVerwG 4 A 11.16 u.a. – DVBl 2017, 1491 Rn. 31; Urt. v. 12.4.2018 – BVerwG 3 A 10.15 – NVwZ 2018, 1799 Rn. 52; Urt. v. 18.6.2020 – BVerwG 3 C 3.19 – NVwZ 2020, 1669 Rn. 59.

³⁹ Vgl. BVerwG, Urt. v. 26.6.1981 – 4 C 5.78 – BVerwGE 62, 342 <352>; Urt. v. 6.12.1985 – BVerwG 4 C 59.82 – BVerwGE 72, 282 ff.; Beschl. v. 5.6.1992 – BVerwG 4 NB 21.92 – Buchholz 406.11 § 9 BBauG/BauGB Nr. 55 S. 59; Beschl. v. 26.6.1992 – BVerwG 4 B 1-11.92 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 89; Beschl. v. 2.11.1992 – BVerwG 4 B 205.92 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 92 S. 101 f.; Urt. v. 24.5.1996 – BVerwG 4 A 16.95 – Buchholz 406.401 § 29 BNatSchG Nr. 10 S. 16; Beschl. v. 24.2.1998 – BVerwG 4 VR 13,97 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 136 S. 235; Beschl. v. 10.11.2000 – BVerwG 4 B 47.00 – NVwZ 2001, 800 f.; Beschl. v. 1.7.2003 – BVerwG 4 VR 1.03 – Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 3 S. 21; Urt. v. 24.3.2004 – BVerwG 9 A 34.03 – Rn. 19; Beschl. v. 14.7.2005 – BVerwG 9 VR 23.04 – Rn. 5; Urt. v. 25.1.2012 – BVerwG 9 A 6.10 – Buchholz 310 § 42 Abs. 2 VwGO Nr. 34 Rn. 21.

Satz 1 GG⁴⁰. Eine solche vorbeugende Klagemöglichkeit ist auch demjenigen eröffnet, der geltend machen kann, es hätte eine andere Trasse gewählt werden müssen, weil sein im Folgeabschnitt liegendes und nicht durch das Vorhaben selbst in Anspruch genommenes Grundstück jedenfalls unvermeidbar und in rechtswidriger Weise durch von dem Vorhaben ausgehende Verkehrsimmissionen belastet werde⁴¹.

Werden – wie hier - zwei aneinanderstoßende Abschnitte eines Verkehrsweges **gleichzeitig** in verschiedenen Verfahren geplant, so müssen in beiden Verfahren alle Probleme mitbedacht und verantwortlich gelöst werden, die durch das Vorhaben im jeweiligen Nachbarabschnitt entstehen. Dass die Ergebnisse aufeinander abzustimmen sind, versteht sich dabei von selbst. Wenn eine solche Vorgehensweise praktisch nicht möglich ist, weil die beiden Abschnitte zu eng miteinander verzahnt sind oder die auftretenden Probleme von der Sache her nur einheitlich gelöst werden können, ist eine Abschnittsbildung insoweit untunlich und fehlerhaft⁴². **Sachfragen, die sachgerecht nur einheitlich gelöst werden können, dürfen auch verfahrensrechtlich nur einheitlich geplant und entschieden werden**⁴³. Dies ist hinsichtlich der Trassenplanungsvarianten im Raum Bad Schwartau und Ratekau der Fall. Die im Jahre 2020 vorgenommene Teilung des Planungsabschnitts 1 ist deshalb schon aus Verfahrensgründen rechtswidrig.

Der Grundsatz der **Verhältnismäßigkeit**, aus dem das Abwägungsgebot abgeleitet ist, verlangt, dass ein bewertender Ausgleich der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander vorgenommen wird. Der Sinn dieser Abwägung ist es, diejenige Lösung für die Verwirklichung eines Vorhabens zu finden, die öffentliche und private Belange am wenigsten beeinträchtigt. Das bedeutet, dass auch Alternativlösungen, die sich ernsthaft anbieten, in die Abwägung mit einbezogen werden. Erforderlich ist die Prüfung, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Dies setzt voraus, dass die Behörde sowohl bei der Lösung, die

⁴⁰ BVerwG, Beschl. v. 30.12.1996 – BVerwG 11 VR 24.95 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 23 S. 90.

⁴¹ Vgl. Urt. v. 24.3.2004 – BVerwG 9 A 34.03 – Rn.20; Urt. v. 25.1.2012 – BVerwG 9 A 6.10 – Buchholz 310 § 42 Abs. 2 VwGO Nr. 34 Rn. 21; Urt. v. 2.7.2020 – BVerwG 9 A 19.19 – NVwZ 2021, 648 Rn. 98.

⁴² BVerwG, Beschl. v. 14.9.1987 – BVerwG 4 B 176.87 u.a. – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 67 S. 14.

⁴³ BVerwG, Beschl. v. 5.6.1992 – BVerwG 4 NB 21.92 – Buchholz 406.11 § 9 BBauG/BauGB Nr. 55 S. 60; Beschl. v. 26.6.1992 – BVerwG 4 B 1-11.92 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 90.

beantragt ist, als auch bei den ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen die jeweils betroffenen öffentlichen und privaten Interessen in ihre Abwägung einstellt und gewichtet und die einzelnen Ergebnisse miteinander vergleicht.

Dabei macht es keinen prinzipiellen Unterschied, ob das Gesamtvorhaben auf der Grundlage eines einzigen Planfeststellungsbeschlusses oder in mehreren Planungsetappen ausgeführt werden soll. Auch bei **schrittweiser Planverwirklichung** muss die Planung in jedem Stadium dem Einwand standhalten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig sei⁴⁴. Die Aufspaltung in Abschnitte kann daher nicht dazu führen, dass die Frage nach einer besser geeigneten Alternative gar nicht oder allenfalls im Rahmen des auf das vorangehende Teilstück beschränkten Planfeststellungsverfahrens aufgeworfen werden kann. Auch bei schrittweiser Planverwirklichung verengt sich die Alternativenproblematik deshalb nicht auf die Prüfung, inwieweit die geschaffenen Zwangspunkte noch Variationsspielräume lassen. Zwangspunkte erzeugen keine strikten Bindungen in dem Sinne, dass sie in die weitere Planung als feste Determinanten einzustellen sind. Auch wenn sie tendenziell desto stärker zu Buche schlagen mögen, je weiter sich die Planung von Abschnitt zu Abschnitt verfestigt, behalten sie die Qualität eines im Wege der Abwägung überwindbaren Belangs. Dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig ist, braucht sich nicht zwangsläufig schon bei einer vergleichenden Bewertung in der Anfangsphase der abschnittswisen Verwirklichung des Vorhabens zu zeigen. Das darf aber nicht dazu führen, dass die Alternativendiskussion fortan zu Lasten der in nachfolgenden Abschnitten Betroffenen aus dem Abwägungsprogramm ausgeblendet wird.

Wird die Gesamtstrecke einer Eisenbahn in Abschnitten planfestgestellt, ist die Planfeststellungsbehörde von der **rückblickenden Prüfung ihrer Entscheidung in früheren Planfeststellungsabschnitten** also nicht deshalb befreit, weil sie

⁴⁴ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 2.11.1992 – BVerwG 4 B 205.92 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 92 S. 104 f.; Gerichtsbescheid v. 3.7.1996 – BVerwG 11 A 64.95 – Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 7 S. 15; Beschl. v. 10.11.2000 – BVerwG 4 B 47.00 – NVwZ 2001, 800 f.; Urt. v. 25.1.2012 – BVerwG 9 A 6.10 – Buchholz 310 § 42 Abs. 2 VwGO Nr. 34 Rn. 23; Urt. v. 28.4.2016 – BVerwG 9 A 9.15 – BVerwGE 155, 91 Rn. 178; Urt. v. 18.6.2020 – BVerwG 3 C 3.19 – NVwZ 2020, 1663 Rn. 60.

sich dort für die Antragstrasse entschieden hat. Die Planfeststellung und sogar Realisierung eines früheren Trassenabschnitts sind kein zureichender Grund für die Fortführung einer sich später als verfehlt erweisenden Gesamtplanung⁴⁵. Abwägungsfehler hinsichtlich der gewählten Trasse können von Betroffenen oder rügeberechtigten Umweltverbänden in jedem Planfeststellungsabschnitt gerichtlich geltend gemacht werden⁴⁶. Das gilt bei einer Klage gegen die Planfeststellung eines Folgeabschnitts auch dann, wenn dem Kläger gegenüber bestandskräftig oder sogar rechtskräftig feststeht, dass die Planfeststellung für einen angrenzenden Abschnitt einschließlich der dort vorgenommenen Trassenauswahl rechtmäßig ist⁴⁷. Zu prüfen ist im Klageverfahren jeweils nur, ob der dort streitgegenständliche Beschluss den rechtlichen Anforderungen genügt. Ist dies nicht der Fall, so bleibt es den zuständigen Behörden vorbehalten, hieraus die gebotenen Folgerungen zu ziehen⁴⁸. Dazu kann auch die Notwendigkeit gehören, eine entsprechende Änderung der Planung im Nachbarabschnitt vorzunehmen oder zu veranlassen⁴⁹.

Gegen die Teilung des Planfeststellungsabschnitts 1 an der Gemeindegrenze zwischen Bad Schwartau und Ratekau in die Planfeststellungsabschnitte 1.1 (Bad Schwartau) und 1.2 (Ratekau bis Scharbeutz) und die Durchführung gesonderter Planfeststellungsverfahren für jeden dieser neuen Planfeststellungsabschnitte kann jedenfalls materiellrechtlich durchgreifend eingewandt werden, dass **bei einem Bau des Abschnitts 1.2 bis zum Ende des Abschnitts 1.1 an der Unterführung der Sereetzer Straße die geforderte Offenheit für die Trassenabwägung im Abschnitt 1.1 nicht mehr gegeben wäre**. Denn die Abwägungsparameter könnten durch Schaffung vollendeter Tatsachen vorzeitig zugunsten der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin verschoben werden, wenn ansonsten ein Rückbau der zu dieser Vorzugsvariante gehörenden Umfahrung Ratekau und der nördlich anschließenden Betriebsanlagen bis zum Zusammentreffen aller in Betracht kommenden Trassenvarianten bei Bau-km 111,9 nötig würde. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund der nunmehr im Bedarfsplan für die

⁴⁵ Vgl. BVerwG, Urt. v. 11.10.2017 – BVerwG 9 A 14.16 – BVerwGE 160, 78 Rn. 150; Urt. v. 18.6.2020 – BVerwG 3 C 3.19 – NVwZ 2020, 1663 Rn. 60.

⁴⁶ BVerwG, Urt. v. 18.6.2020 – BVerwG 3 C 3.19 – NVwZ 2020, 1663 Rn. 60.

⁴⁷ BVerwG, Urt. v. 18.6.2020 – BVerwG 3 C 3.19 – NVwZ 2020, 1663 Rn. 61.

⁴⁸ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 2.11.1992 – BVerwG 4 B 205.92 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 92 S. 104 f.; Beschl. v. 10.11.2000 – BVerwG 4 B 47.00 – NVwZ 2001, 800 f.; Urt. v. 25.1.2012 – BVerwG 9 A 6.10 – Buchholz 310 § 42 Abs. 2 VwGO Nr. 34 Rn. 23.

⁴⁹ Vgl. BVerwG, Urt. v. 27.11.2018 – BVerwG 9 A 8.17 – BVerwGE 163, 380 Rn. 20.

Bundesschienenwege vorgenommenen Änderung, mit der der Gesetzgeber dem im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Vorhaben „ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden“ als aus dem vom Bund entwickelten Zielfahrplan für den Deutschlandtakt abgeleitete Infrastrukturmaßnahme den Bau eines dritten Gleises zwischen Lübeck und Bad Schwartau zur Ermöglichung paralleler Fahrten zugeordnet und als Ziel der so modifizierten Bedarfsplanmaßnahme die Umsetzung des Deutschlandtakts festgelegt hat.

III. Ergebnis

1. Die Landesplanerische Beurteilung von 2014 leidet hinsichtlich des Planungsabschnitts 1 im Raum Bad Schwartau an erheblichen Abwägungsmängeln, die die im Raumordnungsverfahren durchgeführte Variantenuntersuchung in diesem Abschnitt unbrauchbar machen und deren Ergebnis als willkürlich erscheinen lassen. Dies gilt insbesondere für die Ablehnung der ernsthaft in Betracht kommenden Umfahrung von Bad Schwartau durch Nutzung der bereits ausgebauten Strecke 1113 von Schwartau-Waldhalle bis Lübeck-Dänischburg und anschließende Trassenführung nach Norden in Richtung Ratekau.
2. In dem durch § 18 AEG gesetzlich vorgegebenen Planfeststellungsverfahren mit dem dafür zentralen Gebot, alle von dem Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, muss die Vorhabenträgerin in dem von ihr einzureichenden Plan das für ihre Trassenentscheidung maßgebliche Abwägungsmaterial nach aktuellem Stand zusammenstellen und anhand dieses Materials und der rechtlichen Maßstäbe ausführlich begründen. Der bloße Rückgriff auf die Landesplanerische Beurteilung von 2014 wäre dafür keinesfalls ausreichend und wegen der darin enthaltenen Abwägungsmängel auch untunlich. Denn eine hinsichtlich des Variantenvergleichs nur hierauf zurückgreifende Planung wäre nicht genehmigungsfähig.
3. Im Rahmen der Planfeststellung haben Vorhabenträgerin und Planfeststellungsbehörde eigenverantwortlich alle ernsthaft in Betracht kommenden, die Vorgaben zwingenden Rechts einhaltenden Trassenalternativen und die davon jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange und deren voraussichtliche Betroffenheiten nach aktuellem Stand mit der ihnen objektiv

zukommenden Bedeutung auf der Grundlage identischer Maßstäbe vergleichend zu prüfen und dies im Erläuterungsbericht darzustellen. Konkret kommen hier die Varianten „Ausbau der Bestandsstrecke in Bad Schwartau“ und „Umfahrung von Bad Schwartau über Dänischburg“ in Betracht. Dazu müssen die von diesen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange und deren voraussichtliche Betroffenheiten nach aktuellem Stand vollständig ermittelt und detailliert untersucht werden. Zu untersuchen und zu vergleichen sind hier insbesondere die Betroffenheiten der Anwohner durch Verkehrsgläusche des zu erwartenden Schienenverkehrs, durch die mit diesem Verkehr verbundenen Erschütterungen einschließlich des dadurch verursachten sekundären Luftschalls, aber auch der durch die jeweiligen Varianten verursachte Flächenverbrauch und die artenschutzrechtlichen Betroffenheiten. Der Landesplanerischen Beurteilung von 2014 kann dabei hinsichtlich der Variantenuntersuchung im Raum Bad Schwartau und Ratekau nicht gefolgt werden. Denn sie ist insoweit in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht nicht tragfähig. Außerdem ist die Aussagekraft dieser Beurteilung durch den seitdem eingetretenen Zeitablauf, durch die mit dem Gesetz vom 22. Dezember 2023 eingetretene Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen und durch die Veränderung der tatsächlichen Umstände infolge des durch Gutachten im Rahmen des Hafenentwicklungsplans untermauerte Interesses der Hansestadt Lübeck an einer besseren Knoteneinbindung ihrer Häfen für den kombinierten Güterverkehr überholt.

4. Die im Jahre 2020 von der Vorhabenträgerin vorgenommene Teilung des den Gesamttraum Bad Schwartau und Ratekau umfassenden Planfeststellungsabschnitts 1 an der Gemeindegrenze zwischen Bad Schwartau und Ratekau in die Planfeststellungsabschnitte 1.1 (Bad Schwartau) und 1.2 (Ratekau bis Scharbeutz) ändert an dieser Rechtslage nichts. Denn eine Teilplanung darf nicht soweit verselbständigt werden, dass durch die Gesamtplanung geschaffene Probleme unbewältigt bleiben. Die Abschnittsbildung muss die Bedeutung der durch sie gesetzten Zwangspunkte für die durch die folgenden Abschnitte Betroffenen hinreichend würdigen und darf nicht dazu führen, dass ein für einen größeren Bereich möglicher und bei gerechter Abwägung gebotener Interessenausgleich verhindert wird. Eine Abschnittsbildung kann Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie deren durch Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG

gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann. Werden zwei aneinanderstoßende Abschnitte eines Verkehrsweges **gleichzeitig** in verschiedenen Verfahren geplant, so müssen in beiden Verfahren alle Probleme mitbedacht und verantwortlich gelöst werden, die durch das Verfahren im jeweiligen Nachbarabschnitt entstehen. Wenn eine solche Vorgehensweise praktisch nicht möglich ist, ist die Abschnittsbildung fehlerhaft und schon aus Verfahrensgründen rechtswidrig. Bei **schrittweiser** Planverwirklichung muss die Planung in jedem Stadium dem Einwand standhalten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig sei. Gegen die Teilung des Planfeststellungsabschnitts 1 und die Durchführung gesonderter Planfeststellungsverfahren für die Planfeststellungsabschnitte 1.1 und 1.2 kann jedenfalls materiellrechtlich durchgreifend eingewandt werden, dass bei einem Bau des Abschnitts 1.2 bis zum Ende des Abschnitts 1.1 die geforderte Offenheit für die Trassenabwägung im Abschnitt 1.1 nicht mehr gegeben wäre.

(Dr. Storost)