

Baumeister Rechtsanwälte Postfach 1308 48003 Münster

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover

Per E-Mail: pfa1.2@eba.bund.de

BEARBEITER

Prof. Dr. Bishopink
Willems

SEKRETARIAT

Daniela ter Steege
0251-48488-53

AKTENZEICHEN

00817/19 BO

DATUM

28.05.2025

**Stellungnahme zu den veröffentlichten Planungsunterlagen zum Bauvorhaben
ABS - NBS Hamburg - Lübeck - Puttgarden PFA 1.2
Geschäftszeichen: 581ppa/020-2025#001**

Sehr geehrte Damen und Herren,

bekanntlich vertreten wir die Interessen der Stadt Bad Schwartau. Eine auf uns lautende Vollmacht ist **beigefügt**. Auf der Grundlage der Beschlussfassung des Ausschusses für Bauwesen und Stadtplanung nehmen wir für unsere Mandantin als Trägerin öffentlicher Belange zu den Planungen für den Planfeststellungsabschnitt 1.2 wie folgt Stellung und erheben zugleich in ihrem Namen als Gebietskörperschaft und Trägerin eigener Rechte folgende Einwendungen gegen den Plan:

I.

- 1.** Die DB InfraGO AG plant zur deutschen Schienenhinterlandanbindung der zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland durch Staatsvertrag vereinbarten Festen Fehmarnbeltquerung den Aus- oder Neubau von Abschnitten der vorhandenen, ab Kilometer 5,0 der von Lübeck Hauptbahnhof ausgehenden Bestandskilometrierung nur eingleisigen und nicht elektrifizierten Eisenbahnstrecke Lübeck Hauptbahnhof - Puttgarden

(Strecken-Nr. 1100) auf einer Länge von ca. 80 km. Zu diesem Zweck hat die Vorhabenträgerin das Gesamtvorhaben verfahrensrechtlich zuletzt in zehn Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt, die sich im Wesentlichen an den Grenzen der betroffenen Gemeinden bzw. Verwaltungseinheiten orientieren.

Davon betrifft der Planfeststellungsabschnitt 1.1 unmittelbar das Gemeindegebiet der Stadt Bad Schwartau. Er beginnt auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck hinter dem Abzweig Schwartau Waldhalle der Eisenbahnstrecke 1100 und durchquert entlang der Bestandsstrecke die Ortslage von Bad Schwartau. Er endet hinter dem Abzweig Bad Schwartau der Eisenbahnstrecke 1110 an der Gemeindegrenze zwischen Bad Schwartau und Ratekau.

Der Streckenabschnitt 1.2 beginnt etwa an der Gemeindegrenze zwischen Bad Schwartau und Ratekau bei Bau-Kilometer 107,532 hinter dem Abzweig Bad Schwartau der von dort nach Eutin und Kiel führenden Eisenbahnstrecke 1110. Die Strecke verläuft zunächst als Neubau für zwei Gleise auf der bestehenden Trasse, schwenkt dann südlich der Ortslage Ratekau in Richtung Osten aus und wird östlich um diese Ortslage herumgeführt. Ab Bau-Kilometer 115,600 erreicht die Neubaustrecke wieder eine autobahnparallele Lage auf der östlichen Seite der BAB A1. Der Streckenabschnitt endet auf dem Gebiet der Gemeinde Scharbeutz an Bau-Kilometer 123,576.

2. Bisher hat sich die Stadt Bad Schwartau im Zusammenhang mit den Planungen zur Festen Fehmarnbeltquerung wie folgt positioniert:

Sie hält die von der Vorhabenträgerin bislang angestellten Erwägungen zur Trassenauswahl im Planfeststellungsabschnitt 1.1 durch die Ortslage von Bad Schwartau nicht für tragfähig. Aus ihrer Sicht ist ein Streckenverlauf ab dem Abzweig Schwartau Waldhalle im Sinne der sogenannten X-Variante vorzugswürdig. Jedenfalls ist sie aber der Auffassung, dass eine – bislang nicht fehlerfrei erfolgte – offene Variantenprüfung unter Einbeziehung der X-Trasse vorgenommen werden muss.

Die X-Variante sieht eine Umfahrung der Ortslage von Bad Schwartau vor, die südlich von Bad Schwartau von der Strecke 1100 am Abzweig „Schwartau Waldhalle – Lübeck-Travemünde Strand“ auf die Bestandsstrecke 1113 und durch Lübeck-Dänischburg führen soll. Von Dänischburg aus würde die Strecke über neu zu verlegende Gleise Richtung Norden unter Umgehung der Stadt Bad Schwartau und der Gemeinde Ratekau nördlich von Ratekau wieder in die Vorzugstrasse münden.

- a) Vor diesem Hintergrund hat die Stadtverordnetenversammlung von Bad Schwartau am 3. Juli 2024 den Beschluss gefasst, dass die Stadt Bad Schwartau fordert, dass im Zuge der Planungen zur Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung eine erneute Untersuchung möglicher Trassenvarianten im Planungsabschnitt 1 durchgeführt wird. In die Variantenuntersuchung sei insbesondere die X-Variante (Umfahrung der Ortslage Bad Schwartau über Dänischburg) einzubeziehen.

Diese Forderung stützt die Stadt im Wesentlichen auf folgende Überlegungen:

Die detaillierte rechtsgutachterliche Untersuchung des VorsRiBVerwG a. D. Dr. Ulrich Storost vom 1. Mai 2024 hat ergeben, dass bereits die landesplanerische Beurteilung aus dem Jahr 2014, deren Ergebnisse im Streckenverlauf der Antragstrasse Niederschlag gefunden haben, an schwerwiegenden Mängeln litt, die ihre Ergebnisse als willkürlich erscheinen lassen.

Überdies sind nachträglich eingetretene Sachverhaltsänderungen in den Variantenvergleich nicht in der gebotenen Weise eingestellt worden:

Am 29. Dezember 2023 ist eine Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in Kraft getreten. In dessen § 1 Abs. 3 wird bestimmt, dass der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf feststellt, im überragenden öffentlichen Interesse liegt. Im Bedarfsplan wird in Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 unter der laufenden Nr. 14 ein vordringlicher Bedarf für

die FFBQ (ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden) festgestellt. Gemäß einer der Überschrift des Unterabschnitts 1 beigefügten neuen Fußnote dient die Maßnahme der Umsetzung des Deutschlandtakts. Weiter heißt es in der Begründung zu Art. 4 Nr. 3 des Änderungsgesetzes, der Bedarfsplanmaßnahme ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden werde folgende aus dem Zielfahrplan für den Deutschlandtakt abgeleitete Maßnahme zugeordnet: Bau eines 3. Gleises zwischen Lübeck und Bad Schwartau zur Ermöglichung paralleler Fahrten. Auch dabei handelt es sich also um eine Maßnahme zur Umsetzung des Deutschlandtakts.

Darüber hinaus hat die Stadt Lübeck aufgrund einer Auswertung der zu erwartenden verkehrlichen Veränderungen durch die FFBQ ihr Interesse an einer Stärkung ihres Hafens und ihres Güterbahnhofs dargelegt. Zu diesem Zweck strebt sie eine Anbindung des Hafens und des Güterbahnhofs in Dänischburg an den Verlauf der FFBQ mittels einer „Nordkurve“ an. Es ist damit zu rechnen, dass die Schienenanbindung „Nordkurve“ über das Gemeindegebiet der Stadt Bad Schwartau verlaufen soll.

Außerdem rügt die Stadt Bad Schwartau, dass sämtliche Planungen auf die Verkehrsprognose 2030 gestützt werden, obwohl das Bundesverkehrsministerium am 24. Oktober 2024 die Verkehrsprognose 2040 für den zukünftigen Personen- und Güterverkehr auf Straßen, Schienen und Wasserstraßen veröffentlicht hat. Darin wird ein Gütertransportaufkommen im Schienenverkehr zwischen Deutschland und Nordeuropa von 17,2 Millionen t pro Jahr prognostiziert. Dieses setzt sich zusammen aus dem grenzüberschreitenden Verkehr mit Dänemark (2,5 Millionen t pro Jahr) und mit Schweden (9,5 Millionen t pro Jahr) und aus dem Transit zwischen Skandinavien und West-, Mittel- und Osteuropa (mit zusammen 5,1 Millionen t pro Jahr). Dabei ist davon auszugehen, dass ein wesentlicher Teil des prognostizierten Güterverkehrsaufkommens zwischen Deutschland und Skandinavien über die Feste Fehmarnbeltquerung abgewickelt werden wird. Infolgedessen ist zu erwarten, dass die FFBQ nicht nur wie bisher angenommen von 70 Güterzügen pro Tag genutzt werden wird. Sondern es muss auf der Basis der Verkehrsprognose 2040 angenommen werden, dass über die FFBQ täglich 100-120 Güterzüge verkehren werden.

Diese tatsächlich zu erwartende wesentlich stärkere verkehrliche Auslastung der Strecke führt zu einer Verschärfung der Immissionskonflikte entlang der Trasse. Besonders zu berücksichtigen ist dabei, dass die nach der Verkehrsprognose 2040 zu erwartende Erhöhung der Zugzahlen in Anbetracht der schon auf der Basis der Verkehrsprognose 2030 hohen Auslastung dazu führen wird, dass Güterzüge vermehrt im Nachtzeitraum verkehren werden.

Im Zusammenhang mit den zu erwartenden Immissionskonflikten erinnern wir auch noch daran, dass die Stadt Bad Schwartau auch die Bewertung der Erschütterungsmissionen nach der DIN 4150-2 beanstandet. Neue medizinwissenschaftliche Erkenntnisse legen nahe, dass die danach vorgesehenen Bewertungskriterien veraltet sind und schwerwiegende gesundheitliche Schäden schon dann zu erwarten sind, wenn ein Schutzfall nach den Maßstäben der DIN 4150-2 noch nicht gegeben ist. Auf das diesbezügliche Gutachten von *Prof. Dr. Seidler u. a.* unter dem Titel „Systematischer Review zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Erschütterung und sekundärem Luftschall durch nächtlichen Bahnlärm“, veröffentlicht am 15. September 2023 in der internationalen Fachzeitschrift *Environmental Research*, Volume 233, Article 116480, haben wir bereits mit Schreiben vom 5. Oktober 2023 hingewiesen.

- b)** Mit Schreiben vom 13. Januar 2025 teilte die Vorhabenträgerin der Stadt Bad Schwartau mit, dass sie beabsichtige, die Planungsunterlagen für den Planungsabschnitt 1.2 zeitlich vor den Unterlagen für den Planungsabschnitt 1.1 beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen.

Daraufhin haben wir im Auftrag der Stadt Bad Schwartau mit Schreiben vom 6. März 2025 darauf hingewiesen, dass ein solches Vorgehen die von der Stadt geforderte offene Variantenuntersuchung von vornherein unmöglich macht. Wir haben dargelegt, dass die Aufspaltung des Planungsabschnitts 1 in die Unterabschnitte 1.1 und 1.2 an der Gemeindegrenze zwischen Bad Schwartau und Ratekau eine fehlerhafte Abschnittsbildung darstellt, die mit

den Anforderungen gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 AEG nicht zu vereinbaren ist. Da die ernsthaft in Betracht kommende Trassenalternative in Gestalt der X-Variante den gesamten Planungsabschnitt 1.1 und wesentliche Teile des Planungsabschnitts 1.2 umfasst, führt die vorgenommene Abschnittsbildung zu einer Parzellierung eines einheitlichen Abschnitts, der verfahrensrechtlich und materiellrechtlich nur einheitlich geplant werden kann. Infolgedessen entstehen bei der frühzeitigen Festlegung auf den beantragten Trassenverlauf im Planungsabschnitt 1.2 massive Zwangspunkte, die zu einer nicht hinnehmbaren Verschiebung der Abwägungsparameter zugunsten der Antragstrasse auch im Planfeststellungsabschnitt 1.1 führen.

In Reaktion auf dieses Schreiben wandte sich die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 9. April 2025 an die Stadt Bad Schwartau und teilte mit, im Interesse einer offenen Variantenuntersuchung finde diese auch für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 nunmehr schon im Zuge der Planungen für den Planfeststellungsabschnitt 1.2 statt.

3. In der Zeit vom 2. Mai bis zum 2. Juni 2025 werden die Planfeststellungsunterlagen zum Planfeststellungsabschnitt 1.2 durch Veröffentlichung auf der dafür vorgesehenen Internetseite des Eisenbahn Bundesamtes öffentlich ausgelegt.

Der ausgelegte Erläuterungsbericht (Unterlage 1) vom 5. März 2025 enthält in Teil B Kapitel 2 einen Vergleich großräumiger und kleinräumiger Trassenvarianten.

Als großräumige (sic) Trassenvarianten verglichen werden in Kapitel 2.1, beschränkt auf den Planfeststellungsabschnitt 1.2 (Ratekau), die Antragstrasse, der Ausbau der Bestandsstrecke und eine Ratekau westlich umfahrende „Westvariante“. Die Bewertung dieser drei Varianten erfolgt in Form einer Vergleichsmatrix anhand von (nur) vier Kriterien:

- Schutzgut Flora und Fauna,
- Schutzgut Mensch,
- Flächenentwicklung und Erschließung,

- straßenverkehrliche Belange.

Für jedes Kriterium werden Rangfolgen von 1 bis 3 vergeben, aus deren Addition sich die Vorzugswürdigkeit der Variante mit dem niedrigsten Gesamtwert ergeben soll. Dies soll – nach dem Inhalt der Unterlagen – in Bestätigung des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens die Antragstrasse sein. Beim Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit stelle sie die beste Variante dar, im Hinblick auf das Teilschutzgut Wohnen aufgrund geringerer Belastung durch Lärm und Erschütterungen sogar die deutlich beste Variante, da Ortslagen größtmöglich gemieden würden.

Als kleinräumige (sic) Trassenvarianten verglichen werden in Kapitel 2.2 vier unterschiedliche Trassenführungen im Bereich von Lübeck bis Ratekau (Planfeststellungsabschnitte 1.1 und 1.2), und zwar die Antragstrasse (Bestandstrasse in Bad Schwartau und Umfahrung der Ortslage Ratekau), eine Bad Schwartau entlang der östlichen Seite der Autobahn umfahrende, allerdings den Ratekauer Ortsteil Sereetz durchquerende Variante sowie die im Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren als zwei X-Varianten eingeführte Umfahrung von Bad Schwartau durch Nutzung der Strecke 1113 von Schwartau Waldhalle bis Lübeck-Dänischburg und anschließende Trassenführung nach Norden in Richtung Ratekau. Auch hier erfolgt die Bewertung der Varianten in Form einer Vergleichsmatrix. Vergleichskriterien sind hier gemäß Tabelle 11 im Abschnitt 2.2.2.1:

- Kosten,
- Bauzeit,
- Betroffenheiten Dritter,
- eisenbahnbetriebliche Belange und
- ein schutzgutübergreifender Variantenvergleich.

Die aufsummierten, zwischen 2 und höchstens 4 Rangfolgen dieser fünf Vergleichskriterien zeigten bei gleicher Gewichtung die X-Varianten auf Rang 3 bzw. 4, die autobahnparallele Variante auf Rang 2 und die Antragstrasse auf Rang 1.

Im Erläuterungstext zu Abschnitt 2.2.2.2 (Variantenvergleich) wird ausgeführt:

Im Vergleich sei die Antragstrasse aus technischer Sicht die beste. Sie ermögliche die Erhaltung der bahnbetrieblichen Anbindung der Strecke 1100 an den Bahnhof Bad Schwartau und erfordere keine Geschwindigkeitseinschränkungen. Demgegenüber ließen die beiden X-Varianten im Bereich des engen Gleisbogens nach Norden nur eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h zu und verliefen im Anschluss an diesen Gleisbogen in gestreckter Linienführung mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h in enger Bündelung mit den dort vorhandenen elektrischen Freileitungen. Durch den Ausbau der Bestandstrasse in Bad Schwartau werde auch die Betriebssicherheit für die Strecke 1110 nach Kiel durch Auflösung von zwei niveaugleichen Bahnübergängen erhöht. Die Einrichtung einer Fernverkehrsverbindung der Gemeinde Ratekau sei nur bei der Antragstrasse westlich der Autobahn möglich, während die Erreichbarkeit einer solchen Verbindung östlich der Autobahn mit wesentlich längeren Wegen verbunden wäre. Aus umweltfachlicher Sicht sei die Antragstrasse ebenfalls die günstigste. Ihr Flächenverbrauch von 61,47 ha sei gegenüber den X-Varianten mit 66,67 ha bzw. 70,27 ha wesentlich kleiner. Zudem sei die Beeinträchtigung von Biotopen hoher Bedeutung, insbesondere von gesetzlich geschützten, deutlich geringer als bei den anderen Varianten. Auch zerschneide die Antragstrasse in deutlich geringerem Umfang den Biotopverbund. Auch bei den Schutzgütern Boden, Wasser und Landschaft gingen von der Antragstrasse geringere Beeinträchtigungen aus. Dabei seien der Verlust von hochwertigen Landschaftsräumen sowie die visuelle Störung bei den anderen Varianten um ein Vielfaches größer.

Die Betroffenheiten Dritter (Inanspruchnahme von Grundstückseigentum, Umwege durch Ersatzstraßen, Lärmschutzwände direkt an Privatgebäuden) werden im Erläuterungstext (Variantenvergleich) nicht erwähnt.

In der Zusammenfassung wird festgestellt:

Die Antragsvariante sei nach Abwägung der technischen und betrieblichen Vor- und Nachteile und nach Auswertung des dieselbe Rangfolge ergebenden schutzgutübergreifenden (Umwelt-)Variantenvergleichs die Vorzugslösung der Vorhabenträgerin. Weitere Vergleichskriterien werden in der Zusammenfassung nicht erwähnt. Der detaillierte Variantenvergleich sei der Antragsunterlage 15.1.1, Kap. 5.9.1 zu entnehmen.

Eine Antragsunterlage 15.1.1 wurde nicht ausgelegt. Die als Unterlage 15.1 ausgelegte Umweltverträglichkeitsstudie enthält in Kap. 5.9.1 nur einen kleinräumigen Variantenvergleich für die Umfahrung Ruppersdorf. Jedoch befindet sich ein großräumiger umweltfachlicher Variantenvergleich Süd vom 21. März 2025 als Unterlage 15.1.2 (Anhang zur Umweltverträglichkeitsstudie) bei den ausgelegten Unterlagen. Verglichen werden auch hier vier unterschiedliche Trassenführungen im Bereich von Lübeck bis Ratekau (Planfeststellungsabschnitte 1.1 und 1.2), und zwar die Antragstrasse (Bestandstrasse in Bad Schwartau und Umfahrung der Ortslage Ratekau), eine Bad Schwartau entlang der östlichen Seite der Autobahn umfahrende, allerdings den Ratekauer Ortsteil Sereetz durchquerende Variante sowie die im Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren als zwei X-Varianten eingeführte Umfahrung von Bad Schwartau durch Nutzung der Strecke 1113 von Schwartau-Waldhalle bis Lübeck-Dänischburg und anschließende Trassenführung nach Norden in Richtung Ratekau. Einer Tabelle zu den Auswirkungen der Varianten auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, ist zu entnehmen, dass die Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen (Anzahl der durch Überschreitung von Grenzwerten ohne Lärmschutz definierten Schutzfälle) bei der Antragstrasse mit insgesamt 1.081 Schutzfällen und bei der autobahnparallelen Variante mit insgesamt 1.850 Schutzfällen wesentlich höher liegt als bei den X-Varianten mit nur 270 bzw. 307 Schutzfällen.

Gleichwohl kommt dieser Variantenvergleich zu dem Ergebnis, die günstigste Variante für das Schutzgut Mensch sei die autobahnparallele Variante, da hier die Flächeninanspruchnahme von Siedlungs- und Erholungsflächen, insbesondere bei Landschaftsschutzgebieten und regionalen Grünzügen, insgesamt am geringsten sei. Günstigste Variante aus Sicht des Schutzguts Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sei die Antragstrasse. Hinsichtlich der

Brutvogellebensräume beeinträchtigten die X-Varianten zwar am geringsten; jedoch wiege deren Beeinträchtigung für Biotop schwerer. Bodenfunktionen von besonderer Bedeutung beanspruche die Antragstrasse am geringsten. Auch die Auswirkungen der Antragstrasse auf das Grundwasser, Vernässungszonen, grundwasserabhängige Biotop, Bereiche mit geringem Grundwasserflurabstand und Niedermoorböden seien geringer als bei den anderen Varianten. Auf das Schutzgut Luft und Klima hätten allerdings die X-Varianten die geringsten Auswirkungen. Bezogen auf das Schutzgut Landschaft sollte die Antragstrasse den Vorzug erhalten. Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter träten nur in geringem Umfang auf, am meisten allerdings von der Antragstrasse. Zusammenfassend sei aus umweltfachlicher Sicht die Antragstrasse die günstigste Variante.

II.

Die Stadt Bad Schwartau hält an ihren oben beschriebenen Positionen fest. Auch in Anbetracht der nunmehr – offenbar nachträglich als Reaktion auf unser Schreiben vom 6. März 2025 – in die Planungsunterlagen aufgenommenen Erwägungen zur Variantenuntersuchung ändert sich in der Sache nichts daran, dass die Abschnittsbildung fehlerhaft ist und die Variantenuntersuchung auch davon abgesehen den Anforderungen gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 AEG nicht genügt. Infolgedessen würden mit einem antragsgemäßen Planfeststellungsbeschluss Zwangspunkte gesetzt, die zu einer massiven Verschiebung der Abwägungsparameter zugunsten der Antragstrasse auch in Planungsabschnitt 1.1 führen würden. Aus diesem Grund wäre ein antragsgemäßer Planfeststellungsbeschluss für den Planungsabschnitt 1.2 rechtswidrig und würde die Stadt Bad Schwartau in ihrem Recht auf abwägungsfehlerfreie Berücksichtigung ihrer Belange verletzen. Im Einzelnen:

1. Die Abschnittsbildung im Planungsabschnitt 1 an der Gemeindegrenze zwischen Bad Schwartau und Ratekau ist fehlerhaft.
 - a) Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterrechtliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebots dar. Ihr liegt die Erwä-

gung zugrunde, dass ein planerisches Gesamtkonzept angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann. Die danach erforderliche inhaltliche Rechtfertigung der Abschnittsbildung entfällt nicht schon deshalb, weil eine Planfeststellung auch ohne sie hätte durchgeführt werden können. Vielmehr verfügt die Planfeststellungsbehörde über ein planerisches Ermessen, in das sie unter anderem Gesichtspunkte einer zweckmäßigen Verfahrensgestaltung einbeziehen kann.

Vgl. hierzu etwa BVerwG, Urteil vom 11. Oktober 2017 – 9 A 14/16 -, juris Rn. 164.

Dabei ist die planerische Gestaltungsfreiheit aber nicht unbegrenzt. Sie unterliegt verfahrensrechtlichen und prozessualen Bindungen. Insbesondere verletzt eine Abschnittsbildung Dritte in ihren Rechten, wenn sie objektiv geeignet ist, durch eine übermäßige „Parzellierung“ des Planungsverlaufes die nach Art. 19 Abs. 4 S. 1 GG gewährleisteten Rechtsschutzmöglichkeiten faktisch unmöglich zu machen.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 5. Juni 1992 – 4 NB 21/92 -, juris Rn. 20.

Weitere Grenzen des planerischen Ermessens werden durch das materielle Planungsrecht vorgegeben. Es darf durch die Abschnittsbildung nicht zurücktreten. Insbesondere müssen die Anforderungen an eine fehlerfreie Abwägung im Sinne von § 18 Abs. 1 S. 2 AEG beachtet werden.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 26. Juni 1981 – 4 C 5/78 -, juris Rn. 32, und vom 2. Juli 2020 – 9 A 19/19 -, juris Rn. 64.

Die Aussagekraft der Abwägung darf durch eine Aufspaltung des Vorhabens nicht beeinträchtigt werden. Das bedeutet, dass die Abschnittsbildung nicht dazu führen darf, dass sich die Abwägungsparameter so stark verschieben, dass eine auf die Gesamtplanung bezogene sachgerechte Abwägung der betroffenen Belange nicht mehr gelingt. Insoweit

müssen die Vorteile, die in einer alsbaldigen Verwirklichung eines Teilbereichs liegen, und eventuell damit verbundene Nachteile wie etwa höhere Kosten oder die Durchführung von sich später als überflüssig herausstellenden Baumaßnahmen, in ein angemessenes Verhältnis gesetzt werden. Auch kann eine Teilplanung nicht soweit verselbstständigt werden, dass durch die Gesamtplanung geschaffene Probleme unbewältigt bleiben.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Oktober 2017 – 9 A 14/16 -, juris Rn. 164.

Jeder Teilabschnitt muss mit sachlichem Bezug auf die konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Denn erst dieser Bezug kann es regelmäßig rechtfertigen, dass trotz gewisser planerischer Schwächen, die – bei isolierter Betrachtung – ein einzelner Teilabschnitt enthalten mag, die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung dennoch als noch ausgewogen angesehen werden kann. Sachfragen, die sachgerecht nur einheitlich gelöst werden können, dürfen auch verfahrensrechtlich nur einheitlich geplant und entschieden werden.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 5. Juni 1992 – 4 NB 21/92 -, juris Rn. 21.

b) Diesen Anforderungen wird die Abschnittsbildung im Planfeststellungsabschnitt 1 nicht gerecht. Sie führt zu einer verfahrensrechtlichen Aufspaltung nur einheitlich zu lösender Sachfragen (**aa**). Dieser Mangel kann auch nicht durch die Einbeziehung eines großräumigen Variantenvergleichs in einen Teilabschnitt behoben werden (**bb**), weil dies mit den materiellen Anforderungen des Abwägungsgebotes (**bb** (1)), verfahrensrechtlichen Anforderungen (**bb** (2)) und der Rechtsschutzgarantie (**bb** (3)) unvereinbar ist.

aa) Die Abschnittsbildung führt im Raum Bad Schwartau und Ratekau – insbesondere vom Abzweig Waldhalle bis nördlich von Ratekau – zu einer verfahrensrechtlichen Trennung einer Planung, die Sachfragen aufwirft, die sachgerecht nur einheitlich gelöst und entschieden werden können. Konkret betrifft dies die Frage nach der fehlerfreien Variantenauswahl.

Die Variantenuntersuchung ist Gegenstand des Abwägungsgebots gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 AEG. Danach ist die Planfeststellungsbehörde, wie es dem Vorhabenträger bei der Planerarbeitung obliegt, auch bei der Wahl zwischen Varianten zu einer optimierenden, konkurrierende Belange möglichst schonenden Verwirklichung des Planungsziels verpflichtet. Sie muss alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 9. November 2017 – 3 A 4/15 –, juris Rn. 98.

Alternativen, die der Planfeststellungsbehörde schon aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen dürfen, kann sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugwürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detailliert untersuchen und vergleichen. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl sind dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trassenführung sich 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.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 – 9 A 9/12 –, juris Rn. 27 m. w. N.

Nach diesen Maßstäben sind hier jedenfalls noch die Antragstrasse, die autobahnparallele Variante und die X-Variante mit ihren jeweiligen Untervarianten zu untersuchen und zu vergleichen. Keine dieser Varianten durfte – auch wenn dies auf der Basis der ihrerseits fehlerhaften landesplanerischen Beurteilung aus dem Jahr 2014 zunächst geschehen ist – bereits aufgrund einer Grobanalyse ausgeschieden werden. Dies hat die Vorhabenträgerin

auch selbst erkannt und der Stadt Bad Schwartau mit Schreiben vom 25. September 2024 dementsprechend einen offenen Variantenvergleich zugesichert.

Ausgehend von dieser Erkenntnis kann im Raum Bad Schwartau und Ratekau vom Abzweig Waldhalle bis nördlich von Ratekau nur ein einheitlicher Planungsabschnitt gebildet werden. Denn die noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten weisen zwischen diesen Punkten einen jeweils völlig unterschiedlichen Verlauf auf. Eine sinnvolle Abschnittsbildung, die es noch erlaubt, die Varianten mit der erforderlichen Ernsthaftigkeit und Offenheit zu untersuchen, ist daher nicht möglich. Dass die Vorhabenträgerin auch dies in der Sache selbst erkannt hat, wird daran deutlich, dass sie der Stadt Bad Schwartau mit Schreiben vom 9. April 2025 mitgeteilt hat, sie werde den Variantenvergleich für den gesamten Raum Bad Schwartau und Ratekau im Planungsabschnitt 1.2 durchführen.

Dass die Vorhabenträgerin an der im Jahr 2020 vorgenommenen Abschnittsbildung an der Gemeindegrenze von Bad Schwartau und Ratekau festhält, zeigt, dass sie tatsächlich noch immer festgelegt ist auf die Antragstrasse. Dieser Befund wird dadurch bestätigt, dass der nunmehr mit den Planungsunterlagen veröffentlichte Variantenvergleich offenbar nachträglich eingefügt worden ist; der Variantenvergleich Süd ist erst am 21. März 2025 verfasst worden. Auch der ausgelegte Erläuterungsbericht (Stand: 5. März 2025) ist hinsichtlich des Variantenvergleichs von sprachlogischen Fehlern geprägt, indem bei der Untersuchung „kleinräumiger“ Varianten in Wirklichkeit abschnittsübergreifende Betrachtungen stattfinden, während „großräumige“ Untersuchungen sich auf Varianten innerhalb des Planungsabschnitts 1.2 beschränken. Die ins Leere gehende Verweisung des Erläuterungsberichts auf einen detaillierten Variantenvergleich in der Antragsunterlage 15.1.1, Kap. 5.9.1 bestätigt den Befund, dass es sich tatsächlich bei dem Variantenvergleich nur um eine nachträgliche – vom Ergebnis geleitete – Ergänzung der Planungsunterlagen handelt.

bb) Dies beiseitegelassen ist das Vorgehen der Vorhabenträgerin mit ihrem Versuch, den Variantenvergleich für den gesamten Raum Bad Schwartau und Ratekau in die Planungen zum Abschnitt 1.2 vorzuziehen, ohnehin von vornherein ungeeignet, um den Mangel bei

der Abschnittsbildung und die daraus resultierende Rechtswidrigkeit eines antragsgemäßen Planfeststellungsbeschlusses zu beheben.

- (1) Mit diesem Vorgehen können die Grundlagen für eine fehlerfreie Abwägungsentscheidung über die Variantenauswahl gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 AEG nicht geschaffen werden.

Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde alle ernsthaft in Betracht kommenden, die Vorgaben zwingenden Rechts einhaltenden Trassenalternativen und die davon jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange und deren voraussichtliche Betroffenheit nach aktuellem Stand mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung auf der Grundlage identischer Maßstäbe vergleichend prüfen und dies im Erläuterungsbericht darstellen.

Zu diesem Zweck müssen die von den in Betracht kommenden 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.

Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind 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.

Vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 – 9 A 8/10 -, juris Rn. 66.

Ein rechtserheblicher und damit durchgreifender Abwägungsfehler besteht insbesondere dann, wenn die Behörde die rechtliche Bedeutung und das Gewicht von ihr abzuwägender Belange verkannt hat. Um einen solchen Fehler zu vermeiden, muss die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt soweit klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Ergibt sich 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 detaillierter untersuchen und vergleichen.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 – 9 A 9/12 -, juris Rn. 27 m. w. N.

Eine diesen Maßstäben genügende Abwägung und Entscheidung über die beste Trassenvariante im Raum Bad Schwartau und Ratekau kann nicht gelingen durch das Vorziehen des Variantenvergleichs in einen Teilabschnitt. Denn die Betroffenheiten, die die jeweiligen Varianten auslösen würden, können in Anbetracht der bisher nur vorliegenden Teilplanung überhaupt nicht ermittelt und verglichen werden, weil insbesondere hinsichtlich des Teilabschnitts Bad Schwartau noch gar keine konkrete Trassenplanung vorliegt. Es liegt bislang nur eine grobe Vorplanung entsprechend der Antragstrasse vor.

(2) Im Übrigen knüpft auch ein verfahrensrechtliches Problem, das seinerseits mit materiellen Auswirkungen auf die Abwägung verbunden ist, an das fehlerhafte Vorgehen der Vorhabenträgerin an:

Eine Anhörung der Betroffenen im Abschnitt Bad Schwartau zu der dortigen Planung findet nicht statt. Die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung ist aber zwingender Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Sie ist im Übrigen auch zwingende Voraussetzung für eine vollständige Ermittlung des Abwägungsmaterials. Das Beteiligungsverfahren zur Ermittlung der betroffenen Belange kann dabei auch nicht dadurch ersetzt werden, dass möglicherweise Betroffene ihre Belange im Zuge der Planungen für den Abschnitt 1.2 vortragen können. Denn ohne die Konkretisierung der Planungen für den Planungsabschnitt 1.1, die erst mit der Einreichung der Planungsunterlagen erfolgt, kann über mögliche Betroffenheiten nur gemutmaßt werden.

- (3) Schließlich führt das Vorgehen der Vorhabenträgerin auch zu einer nach den Maßstäben von Art. 19 Abs. 4 GG nicht hinnehmbaren Rechtsschutzverkürzung.

Infolge der fehlerhaften Abschnittsbildung wird mit den Planungen zum Planfeststellungsabschnitt 1.2 ein rechtswidriger Zwangspunkt geschaffen, der die Abwägungsparameter zum Nachteil der in Bad Schwartau von der Antragstrasse betroffenen Bürger verschiebt. Insbesondere Eigentums- und Immissionsbetroffene sind daher gehalten, sich schon gegen die Planungen im Abschnitt 1.2 gegebenenfalls gerichtlich zur Wehr zu setzen. Dabei steht ihnen aber, anders als dies bei einer unmittelbaren Betroffenheit der Fall ist, kein voller Überprüfungsanspruch zur Seite, sondern sie können nur solche Mängel dieser Planungen beanstanden, die im Abschnitt 1.1 zwangsläufig und schon jetzt absehbar zur Verletzung ihrer subjektiven Rechte führen werden.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – 4 C 1/95 -, juris Rn. 8.

Die somit gegebene Rechtsschutzverkürzung kann als das Ergebnis einer fehlerhaften Abschnittsbildung nicht hingenommen werden.

- c) Bereits aufgrund der nach alledem aufgezeigten fehlerhaften Abschnittsbildung muss der Antrag abgelehnt werden. Ein antragsgemäßer Planfeststellungsbeschluss wäre rechtswid-

rig und würde die Stadt Bad Schwartau und betroffene Bad Schwartauer Bürger in ihren Rechten verletzen.

2. Nur der Vollständigkeit halber führen wir daher noch aus, dass der angestellte Variantenvergleich überdies auch in der Sache nicht überzeugt:

a) Der angestellte Variantenvergleich stellt sich bereits aufgrund der angewandten Methode als abwägungsfehlerhaft dar.

Das Abwägungsgebot verlangt, 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 steht. Innerhalb dieses 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 die Zurückstellung eines anderen entscheidet.

Vgl. zur st. Rspr. in diesem Sinne BVerwG, Urteil vom 14. Februar 1975 - IV C 21/74 -, juris Rn. 37.

Ein rechtserheblicher und damit durchgreifender Abwägungsfehler besteht danach insbesondere dann, wenn die Behörde die rechtliche Bedeutung und das Gewicht von ihr abzuwägender Belange verkannt hat. Die Bevorzugung einer bestimmten Lösung darf also nicht auf einer Bewertung beruhen, die zur objektiven Gewichtigkeit der von den möglichen Alternativen betroffenen Belange außer Verhältnis steht.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 22. November 2016 – 9 A 25/15 -, juris Rn. 39.

So liegt der Fall hier. Der Versuch der Vorhabenträgerin, die Bewertung der Varianten jeweils in Form einer Vergleichsmatrix vorzunehmen, täuscht lediglich eine Scheinrationali-

tät vor, die die objektive Gewichtigkeit der von den möglichen Alternativen betroffenen Belange keineswegs wiedergibt. Vielmehr geht jedes Kriterium mit dem Gewicht in die Bewertung ein, das ihm allein die formale Rangfolge verleiht, und zwar unabhängig davon, welche rechtliche Bedeutung es hat und wie schwer seine Beeinträchtigung tatsächlich ist.

Hinzu kommt, dass die Festlegung der Vergleichskriterien durch die Trägerin des Vorhabens nicht nachvollziehbar ist und deshalb willkürlich erscheint. Einzelne Belange gehen als selbständige Kriterien in die Bewertungsmatrix ein, andere nur als Teile eines aus vielen Schutzgütern gebildeten Kriteriums. Während bei der Bewertung der angeblich „großräumigen“, tatsächlich jedoch auf den Planfeststellungsabschnitt 1.2 beschränkten und deshalb die X-Varianten nicht einbeziehenden Trassenvarianten das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit als eines von vier selbständigen Vergleichskriterien behandelt wird und im Hinblick auf das Teilschutzgut Wohnen aufgrund geringerer Belastung durch Lärm und Erschütterungen sogar zur Bewertung der Antragstrasse als deutlich bester Variante führt, wird es bei der Bewertung der angeblich „kleinräumigen“, tatsächlich jedoch die Planfeststellungsabschnitte 1.1 und 1.2 umfassenden Trassenvarianten nur als Teil eines von fünf Vergleichskriterien, nämlich des „schutzgutübergreifenden Variantenvergleichs“ berücksichtigt, ohne dass die Beeinträchtigung des Teilschutzguts Wohnen durch Lärm und Erschütterungen in der Bewertungsbegründung auch nur erwähnt wird, geschweige denn, dass dessen Betroffenheit je erschöpfend geprüft worden wäre.

Dieser Variantenvergleich ist damit vollständig unbrauchbar und wird dem Abwägungsgebot in keiner Weise gerecht. Statt einer nachvollziehbaren Abwägung verwirrt die Vorhabenträgerin die Öffentlichkeit mit dem unausgereiften Durcheinander einer letztlich willkürlichen Zusammenstellung von bloßen Versatzstücken einer Materialsammlung.

- b)** In diesem Zusammenhang heben wir auch noch hervor, dass insbesondere keine abwägungsfehlerfreie Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch und menschliche Gesundheit erfolgt ist.

aa) Zunächst hat eine Ermittlung und Bewertung der durch Erschütterungen ausgelösten Immissionskonflikte überhaupt nicht stattgefunden. Im Variantenvergleich Süd wird zwar im Kap. 4.2 die Erklärung abgegeben, dass Beeinträchtigungen von Siedlung- und Erholungsflächen durch Lärm und Erschütterungen Beachtung fänden. In der weitergehenden Bewertung und im Vergleich der Trassenvarianten findet tatsächlich aber keine Betrachtung der Erschütterungen mehr statt. Stattdessen beschränkt sich der Variantenvergleich im Kap. 6.1 zum Schutzgut Mensch auf eine Betrachtung der Lärmauswirkungen des Vorhabens.

Dies wird der Bedeutung der durch Erschütterungen ausgelösten Immissionskonflikte nicht gerecht. Die Stadt Bad Schwartau hat bereits mehrfach vorgetragen, dass gerade die vom Güterverkehr ausgehenden Erschütterungen an der Wohnbebauung entlang der Trasse zu teilweise massiven Konflikten führen, die nicht hinnehmbare Gesundheitsschäden befürchten lassen. Diese Problematik ist der Vorhabenträgerin auch bekannt und bereits – wenn auch unter Zugrundelegung veralteter Maßstäbe nach der DIN 4150-2 – für die Antragsstrasse untersucht worden mit dem Ergebnis, dass ein vollständiger Schutz vor erschütterungsbedingten Gesundheitsschäden in Bad Schwartau nicht gelingt. Würde man bei diesen Ermittlungen sachgerechterweise die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Auswirkungen von Erschütterungen auf die menschliche Gesundheit zugrunde legen, würden noch deutlich mehr nicht lösbare Immissionskonflikte identifiziert werden.

Eine Variantenuntersuchung, die dies außer Acht lässt, ist abwägungsfehlerhaft und führt auf einen rechtswidrigen Planfeststellungsbeschluss.

bb) Nicht nachvollziehbar und geradezu widersprüchlich sind auch die im Variantenvergleich angestellten Erwägungen zu den Schallimmissionen.

Im Erläuterungsbericht heißt es auf S. 89:

„Die Antragsstrasse stellt beim Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit die beste Variante dar, im Hinblick auf das Teilschutzgut Wohnen aufgrund ge-

ringerer Belastung durch Lärm und Erschütterungen sogar die deutlich beste Variante dar, da Ortslagen in der Antragstrasse größtmöglich gemieden werden.“

Damit ist nicht in Einklang zu bringen, dass im Variantenvergleich Süd auf S. 33 die durch die jeweiligen Trassenvarianten ausgelösten Schutzfälle miteinander verglichen werden mit folgendem Ergebnis:

Die Antragstrasse verursacht tags 145 und nachts 936 Schutzfälle; insgesamt also 1081 Schutzfälle. Die autobahnparallele Variante verursacht tags 131 und nachts 1719 Schutzfälle; insgesamt also 1850 Schutzfälle. Die Variante X1 verursacht tags 23 und nachts 247, insgesamt also 270 Schutzfälle. Die Variante X2 verursacht tags 31 und nachts 276 Schutzfälle; insgesamt also 307 Schutzfälle.

Damit verursacht die Antragstrasse mehr als viermal so viele Schutzfälle wie die Variante X1. Dieses Ergebnis steht im Widerspruch zu dem Ergebnis des Erläuterungsberichts, die Antragstrasse sei hinsichtlich des Schutzgutes Mensch die beste. Offenbar hat die Vorhabenträgerin hier den erst später verfassten Variantenvergleich Süd überhaupt nicht berücksichtigt.

In weiterem Widerspruch setzt sich dazu das Ergebnis aus dem Variantenvergleich Süd selbst. Dort heißt es zum Abschluss des Variantenvergleichs zum Schutzgut Mensch im Kap. 6.1:

„Die günstigste Variante für das Schutzgut Mensch ist die autobahnparallele Variante, da hier die Flächeninanspruchnahme von Siedlungs- und Erholungsflächen insgesamt am geringsten ist, insbesondere bei Landschaftsschutzgebieten und regionalen Grünzügen.“

Hier wird den Schalleinwirkungen auf Wohngebiete und dem darauf bezogenen planungsrechtlichen Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG offenbar keinerlei Gewicht beigemessen.

- cc) Abschließend merken wir zum Variantenvergleich mit Blick auf das Schutzgut Mensch auch noch an, dass aus den ausgelegten Unterlagen nicht nachvollziehbar ist, auf welcher Grundlage die Bewertung stattgefunden hat. Diesen Unterlagen ist insgesamt nichts dazu zu entnehmen, ob, wann und wie eine gutachterliche Betrachtung der Schallimmissionen in Bad Schwartau oder Dänischburg erfolgt ist. Die veröffentlichten Fachgutachten beziehen sich sämtlich nur auf die Auswirkungen des Vorhabens entlang der Antragstrasse im Planungsabschnitt 1.2. Dieser Befund unterstreicht einmal mehr, dass der Fehler bei der Abschnittsbildung nicht dadurch geheilt werden kann, dass die Variantenuntersuchung (nachträglich) in einen Abschnitt einbezogen wird.
- c) Der Variantenvergleich ist darüber hinaus auch mangelhaft, weil der Umstand, dass die Stadt Bad Schwartau als Kur- und Heilbad anerkannt ist, überhaupt nicht berücksichtigt worden ist. Eine Betrachtung der Inanspruchnahme von Flächen mit besonderer Erholungseignung in Bad Schwartau oder der sonstigen Auswirkungen des Vorhabens auf den Kurortstatus der Stadt Bad Schwartau ist völlig unterblieben.

Mit Blick auf die erhebliche Flächeninanspruchnahme im Gemeindegebiet von Bad Schwartau, die darüber hinausgehende Belastung von Flächen mit Erholungswert durch Lärm und Erschütterungen, optische Beeinträchtigungen durch Lärmschutzwände und die Beeinträchtigung von Waldflächen durch das Vorhaben wäre aber zwingend zu untersuchen, wie sich dies alles auf die Einstufung der Stadt Bad Schwartau als Kur- und Heilbad auswirkt.

In diesem Zusammenhang weisen wir auch ausdrücklich darauf hin, dass der Status als staatlich anerkannter Erholungsort in den Gewährleistungsbereich von Art. 28 Abs. 2 GG fällt.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 18. Juli 2013 – 7 A 4/12 -, juris Rn. 61.

- d) Schließlich ist der Variantenvergleich auch deshalb abwägungsfehlerhaft, weil das im Bedarfsplan für erforderlich gehaltene dritte Gleis keine Berücksichtigung gefunden hat. Genauso wenig wurden die Interessen der Stadt Lübeck hinsichtlich der Anbindung ihres Hafens durch eine Nordkurve in die Erwägungen eingestellt. Zudem hat die gesamte Bewertung weiter auf der Basis der Verkehrsprognose 2030 stattgefunden, obwohl sich deren Prognosen durch die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040 überholt haben. Insoweit erhält die Stadt Bad Schwartau an ihren bereits vielfach vorgetragenen Beanstandungen fest.
- e) Abschließend merken wir noch an, dass die Vorhabenträgerin bei ihren Planungen auch eine weitere ernsthaft in Betracht kommende Variante vollständig außer Betracht lässt.

Wie oben schon ausgeführt, ist die Planfeststellungsbehörde, wie es auch dem Vorhabenträger bei der Planerarbeitung obliegt, bei der Wahl zwischen Varianten zu einer optimierenden, konkurrierende Belange möglichst schonenden Verwirklichung verpflichtet. Sie muss alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 9. November 2017 – 3 A 4/15 –, juris Rn. 98.

Diesen Anforderungen genügt der angestellte Variantenvergleich nicht. Die Vorhabenträgerin vergleicht die Antragstrasse, die autobahnparallele Variante und die X-Variante in zwei Untervarianten. Dabei hält sie der X-Variante unter anderem entgegen, dass die Anbindung des Bahnhofs in Bad Schwartau und des Bahnhofs in Ratekau wegfielen bzw. durch größere Entfernungen verschlechtert würde. Sie übersieht bei ihren Erwägungen, dass auch eine weitere Variante ernsthaft in Betracht kommt:

In die Planungen sollte auch die Variante einer getrennten Führung des transnationalen Güterverkehrs einerseits und des Personennah- und Fernverkehrs andererseits einbezogen werden. Die Bestandsstrecke in Bad Schwartau und Ratekau könnte für Züge des Perso-

nenverkehrs über die FFBQ ausgebaut werden und die teilweise neu zu errichtende X-Trasse könnte ausschließlich für den transnationalen Güterverkehr vorgesehen werden. Es wäre in dem Fall auch nur ein eingleisiger Ausbau der X-Trasse erforderlich.

Bei einem solchen Vorgehen wäre eine verschlechterte Anbindung der betroffenen Bahnhöfe nicht zu befürchten. Es würden auch erhebliche Vorteile dadurch entstehen, dass eine höhere Verkehrskapazität der FFBQ erreicht würde, die den Erfordernissen des Deutschlandtakts besser gerecht wird als die Beibehaltung des Mischverkehrs auf der Strecke. Dasselbe gilt für die nach der Verkehrsprognose 2040 zu erwartenden Belastungen durch zusätzlichen Güterverkehr. Mit der Bereitstellung der X-Variante als zusätzliches Gleis für den Güterverkehr wäre auch bereits ein drittes Gleis, wie es im Bedarfsplan für erforderlich gehalten wird, vorhanden. Zugleich würde durch die X-Trasse als Güterverkehrsgleis die Anbindung des Lübecker Hafens an die FFBQ hergestellt. Die weitere Errichtung einer „Nordkurve“ wäre dann nicht mehr erforderlich.

Eine Planung, die diese Variante nicht ernsthaft in Erwägung zieht und in der entsprechend gebotenen Tiefe untersucht, genügt nicht den Anforderungen an eine fehlerfreie Variantenuntersuchung gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 AEG.

Nach alledem kann der Plan nicht wie beantragt festgestellt werden. Ein antragsgemäßer Planfeststellungsbeschluss wäre rechtswidrig und würde die Stadt Bad Schwartau in ihren Rechten verletzen. Wir erwarten daher, dass die Abschnittsbildung innerhalb des Planungsabschnitts 1 entweder ganz aufgegeben oder zumindest an einem anderen Punkt – nämlich nördlich von Ratekau – vorgenommen wird, damit eine sachgerechte einheitliche Planung erfolgen kann, bei der ein fehlerfreier Variantenvergleich unter Berücksichtigung der oben dargestellten Anforderungen vorgenommen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Bishopink
Rechtsanwalt

Willems
Rechtsanwältin