Landesverband
Schleswig-Holstein

Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland
Landesverband
Schleswig-Holstein e. V.
(BUND SH)
Lorentzendamm 16
24103 Kiel
Tel. +49 431 66060-0
Fax +49 431 66060-33
info@bund-sh.de
www.bund-sh.de
Bearbeitung:
Joachim Schulz
info@bund-sh.de

Kiel, 19. Februar 2026

BUND Schleswig-Holstein | Lorentzendamm 16 | 24103 Kiel

Eisenbahn-Bundesamt
Pestalozzistraße 1
19053 Schwerin

E-Mail: Kanzlei-Sb1-hmb-swn Kanzlei-Sb1-hmb-swn@eba.bund.de
Nowak, Nadine NowakN@eba.bund.de

Geschäftszeichen: 57142-571ppa/013-2024#002
Planfeststellung für das Vorhaben „ABS/NBS Hamburg - Lübeck - Puttgarden
Planfeststellungsabschnitt Lübeck“
Hier: Beteiligung nach Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,
im aktuellen Beteiligungsverfahren gibt der BUND-SH folgende Stellungnahme ab:

1.
Die im Verfahren am 18. und 19.09.24 abgegebenen Stellungnahmen sowie die Einwände aus dem Erörterungstermin vom 29.01.2025 bestehen unbeschränkt fort und sind Bestandteil dieser Stellungnahme.
Die dort geäußerten Einwände, Bedenken und Forderungen sind bislang weder umgesetzt noch fachlich und rechtlich ausgeräumt und bestehen fort.

Aus den geänderten Antragsunterlagen ergibt sich auch bezüglich der Schutzgüter nach BNatSchG, LNatSchG, Artenschutz, EU-Recht, Baumschutzsatzung (z.B. Baumschutz/Ausgleich) nicht, dass die in den o. g. Stellungnahmen angesprochenen deutlichen Mängel und Forderungen **hinreichend vollständig nachgearbeitet und erfüllt** sind. Auch diese Einwände und Forderungen bestehen weiter.

2.
Der BUND-SH sowie eine Vielzahl weiterer Einwender haben beim Erörterungstermin am 29.01.2025 in Eutin eine **erhebliche Zahl von Anträgen gestellt und Einwendungen vorgebracht, die bislang weder berücksichtigt, beschieden oder umgesetzt sind**.

Der aktuelle Inhalt der Unterlagen stellt sich so dar, als habe der Erörterungstermin gar nicht stattgefunden. Das gilt besonders für die Gesamtbetrachtung von Abschnitt Lübeck, PFA 1.1 und PFA 1.2, die sowohl beim Erörterungstermin am 29.01.2025 in Eutin als auch beim Erörterungstermin am 16./17.12.2025 in Ratekau gefordert wurde.
Der BUND-SH kritisiert diese Vorgehensweise mit Nachdruck und fordert zunächst die belegbare vollständige Auseinandersetzung mit den vorgetragenen Einwänden und die konkrete Entscheidung der vorgebrachten Anträge und sieht das Versäumnis als Verfahrensfehler mit absehbaren rechtlichen Konsequenzen an.

3.
Grundsätzlich weist der BUND-SH auch in Anbetracht der zwischenzeitlich stattgefundenen Weiterentwicklung der Problemlage der Planung erneut besonders auf folgende Punkte hin, die der inhaltlichen und fachlichen Nacharbeitung des Antrages bedürfen:

3.1.
Es wurde bereits wiederholt eingewandt, dass kein **Raumordnungsverfahren** durchgeführt wurde, welches den **kompletten Trassenverlauf in Schleswig-Holstein zwischen Hamburg und Puttgarden gesamtheitlich** betrachtet.
Dieses Planungsversäumnis wirkt sich täglich gravierender als Gesamtplanungsfehler auf die Planung aus.
Die insgesamt vorgetragenen Einwände und Bedenken, die Rechtsentwicklung, die Verkehrsentwicklung sowie die Klimaveränderung belegen kontinuierlich und nachhaltig, dass für das Vorhaben bislang kein geeigneter Trassenverlauf gefunden und gestützt durch hinreichende Alternativenprüfungen entwickelt wurde.
Das Verfahren ist bereits aus diesem Grunde rechtsfehlerhaft und überarbeitungsbedürftig. Dies insbesondere auch deswegen, weil sich in den Jahren nach der fachlich falschen und nicht rechtssicher begründbaren Ursprungs-entscheidung eine Vielzahl von entscheidungserheblichen Parametern nachhaltig und negativ verändert haben. Eine Planfeststellungsentscheidung hat die heute vorhandenen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen und kann nicht auf vollkommen überholten und heute falschen Grundannahmen fußen.
Einige Aspekte werden im Folgenden erneut genannt:

3.2.
Die **Planung beruht auf einer gänzlich überholten Verkehrsprognose, die den heute konkret absehbaren Bedarf nicht mehr annähernd abbildet**. Die der Planung zugrunde zu legende Verkehrsprognose ist dem aktuellen Zustand zwingend anzupassen und zu aktualisieren.
Dabei ist darauf hinzuweisen, dass allein der **strukturelle und technische Zustand der Bahn aktuell derart desolat ist, dass selbst ein aktuell möglicher Bedarf auf Jahrzehnte erkennbar nicht bedient werden kann**. Dies gilt im Personen- und Güterverkehr gleichermaßen. **Dies ist zu berücksichtigen und ggf. in Ausbaustufen zu planen, für die ein gesamtheitliches Raumordnungsverfahren besonders aktuell zwingende Voraussetzung ist**.

3.3.
Das **Klimaschutzgesetz** (§ 13 u.a.) schreibt **eine vollständige Klimabilanzierung der Planung vor, die auch weiterhin nur in minimalen Ansätzen vorgelegt ist**.

Insbesondere ist nicht berücksichtigt der gesamte natürliche/biologische Teil des Klimaschutzes der weiterhin komplett zu ergänzen ist, um den rechtlichen und fachlichen Anforderungen gerecht zu werden.
Bei der **Klimabilanz ist zu prüfen, inwieweit die möglichen und bestehenden Alternativen (u.a. die bestehende Nordroute der Verkehrsverbindung nach DK) unter den gegebenen Rahmenbedingungen (u.a. Verkehrszahlen, Infrastruktur-leistungsfähigkeit im Gesamtkontext, ökologische Schäden bezüglich Biodiversität, Naturschutz, CO_2-Emissionen und Einschränkung von CO_2-Senken (u.a. Moore, Wälder, Landschaft, Biotope in Art, Umfang und Klimarelevanz) geeignet und ggf. vorrangig sind.**

Die vorliegende Planung berücksichtigt auch nicht, inwieweit angesichts der massiven Verkehrsverlagerung auf die Bahn **die Straße zurückgebaut und im Planungsumfang reduziert werden soll. Dies ist allein schon aus Klimaschutzgründen zwingend geboten**.

3.4.
Es ist zu berücksichtigen, dass die Planung besonders in ihrem südlichen Teil gezielt die am dichtesten besiedelten Strukturen im städtischen Raum direkt und gezielt durchschneidet. Dies sind u.a. Ahrensburg, Bargteheide, Bad Oldesloe, Reinfeld, Lübeck, Bad Schwartau etc., die direkt mit einer dramatischen Erhöhung des Gesamtverkehrs durch die Planung befrachtet werden.
In diesen Regionen, die die Strecke als Nadelöhre durchschneidet, wird das Gefahren- und Katastrophenrisiko durch Lärm und Havarien extrem erhöht.
Allein das **Risiko aufgrund massiv vermehrter Gefahrguttransporte durch den direkten Siedlungsbereich steigt so massiv an, dass die Gefährdungssituation und die möglichen Havariefolgen (Mensch, Boden, Luft, Grundwasser, Ökologie etc.) komplett und umfassend neu zu bewerten und Alternativen gegenüber zu stellen sind**. Auch dafür ist zunächst ein Raumordnungsverfahren essenziell.

3.5.
Die **Kreuzungssituation im Bereich der Teerhofinsel in Lübeck wurde auch in der aktuellen Planung nicht mit den geforderten und konkret belastbaren Alternativenprüfungen untersucht.**
So führt insbesondere die aktuell neu geplante Verkehrsverbindung traveseits der Bahnlinie zu erheblichen Eingriffen, deren Unvermeidbarkeit definitiv nicht nachgewiesen ist.
Diese **Alternativenprüfungen einschließlich Brückenquerung sind umfassend und fachlich konkret nachvollziehbar nachzuarbeiten.**

3.6.
Es muss bedacht werden, dass die aktuell geplante **Erweiterung des Bestandes der Trassen u.a. im Bereich der Teerhofinsel in jedem Fall ein absolutes Endstadium darstellt**, das weitere Eingriffe durch zukünftige Verbreiterungen (u.a. weitere Gleise) im Naturraum unter keinen Umständen zulassen kann. Auch aus diesen Gründen ist sehr sorgfältig abzuwägen, ob die vorliegende Planung deutlich erkennbar zu einer konkret absehbaren Vorfestlegung führen wird, die aus keiner fachlichen Betrachtung heraus wünschenswert sein kann und **als Fehlplanung erhebliche wirtschaftliche und ökologische Schäden anrichtet und toleriert**. Dies ist auch unter dem Gesichtspunkt der besonders schwerwiegenden Betroffenheit von Bad Schwartau und den übrigen Siedlungszentren beachtlich. Auch unter diesem Aspekt ist ein gesamtheitlich umfassendes Raumordnungsverfahren unter Beachtung bestehender Kapazitäten (s.a. 3.1) zwingend geboten, **da der Torso des durchgeführten Raumordnungsverfahrens vollkommen falsche Vorfestlegungen trifft.**

Im Übrigen wird auf die vorliegenden Stellungnahmen vom 18. und 19.9.2024 sowie auf Einwendungen und Forderungen beim Erörterungstermin am 29.01.2025, die Bestandteil dieser Stellungnahme sind, vollinhaltlich verwiesen.
Der BUND-SH fordert die Beachtung und qualifizierte Berücksichtigung aller dieser Einwände und Forderungen auch unter Beachtung der aktuell bestehenden, mittlerweile deutlich veränderten Rahmenbedingungen der Planung.

Der BUND-SH steht auch weiterhin konstruktiv für die Erarbeitung zielführender Planungen, die eine nachhaltige, den Menschen, den Klimaschutz und die natürlichen Lebensgrundlagen auch für nachfolgende Generationen wahrende effiziente Verkehrsplanung in Schleswig-Holstein tatsächlich voranbringen können zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Joachim Schulz