

DB Netz AG • I.NG-N-F • Hammerbrookstraße 44 • 20097 Hamburg

Stadt Bad Schwartau
Herrn Bürgermeister Dr. Uwe Brinkmann
Markt 15
23611 Bad Schwartau

DB Netz AG
Regionalbereich Nord
Leiter Großprojekt Schienenanbindung
Fehmarnbeltquerung (FBQ)
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg
Germany
www.dbnetze.com/fahrweg

Bernd Homfeldt
Tel.: +49 40 3918-4454
Fax: +49 69 265-56419
Mobil: +49 160 97472013
bernd.homfeldt@deutschebahn.com
Zeichen: I.NG-N-F

01.09.2017

Ihr Schreiben vom 25.07.2017 sowie Ihre Forderungen aus dem Projektbeirat vom 19.07.2017 nach einer Überarbeitung des Lärmschutzkonzeptes der DB Netz AG und ihrer Kostenberechnung übergesetzlicher Lärmschutzmaßnahmen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Brinkmann,

vielen Dank für Ihr o.g. Schreiben und Ihre Erläuterungen zu den Forderungen der Stadt Bad Schwartau bezüglich einer Überarbeitung des Lärmschutzkonzeptes.

Im Folgenden möchten wir insbesondere zu den aufgezählten fünf Punkten Ihrer Forderungsübersicht aus dem Projektbeirat Stellung nehmen, die Sie Ihrem Schreiben vom 25.07.2017 beigelegt haben.

Eingangs weisen wir jedoch Ihren Vorwurf, dass das Lärmschutzkonzept „Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung – Planfeststellungsabschnitt 1 – Lärmschutzkonzept“ der LAiRM CONSULT GmbH vom 16.05.2017 (Projektnummer: 11171.08), das die DB Netz AG hat erstellen lassen, methodisch falsch sei und nicht den gesetzlichen Vorgaben entspreche, entschieden zurück. Vorab dürfen wir darauf hinweisen, dass es sich bei dem Lärmschutzkonzept um keine schalltechnische Untersuchung im Sinne des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Stand: Dezember 2012 – des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA-Umweltleitfaden), Teil VI – Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr, Kapitel 4 „Schalltechnische Untersuchungen“, handelt. Vielmehr handelt es sich bei diesem – wie auch bei anderen – Lärmschutzkonzepten um Vorarbeiten für die spätere Erstellung der schalltechnischen Untersuchung. Gesetzliche Vorgaben für derartige Vorarbeiten bestehen ohnehin nicht. Methodisch ist das Lärmschutzkonzept in Anlehnung an den EBA-Umweltleitfaden erstellt worden. Es ist von vornherein nicht ersichtlich, dass diese Vorgehensweise fehlerhaft sein könnte.

Die noch ausstehende schalltechnische Untersuchung für den Planfeststellungsabschnitt 1 wird erheblich weiter ins Einzelne als das vorliegende Lärmschutzkonzept gehen. Sie dürfen selbstverständlich davon ausgehen, dass sie die gesetzlichen Anforderungen vollen Umfangs erfüllen wird.

...

Wie im Folgenden (vgl. zu 2 und 3) erläutert wird, werden in den Lärmschutzkonzepten für sämtliche Planfeststellungsabschnitte jeweils die Vollschutzmaßnahmen in Anlehnung an den EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, dargestellt (vgl. die Anlagen der Lärmschutzkonzepte).

In Anlehnung an den EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Kapitel 4.2.6 „Verhältnismäßigkeitsprüfung von aktiven Schallschutzmaßnahmen“, wurde diese Prüfung in den Lärmschutzkonzepten erbracht und den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern im zweiten Quartal 2017 erläutert.

Auch möchten wir Sie darauf hinweisen, dass Ihre Annahme, 10% aller Schutzfälle in Bad Schwartau blieben ungelöst, nicht korrekt ist:

Der Schutz mit aktiven Schallschutzmaßnahmen ist bei über 96 % aller Schutzfälle entlang der Schienenanbindung gegeben. Empfohlen wird die Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen bei knapp 93 % aller Schutzfälle. Die verbleibenden 7 % aller Schutzfälle erhalten passive Schallschutzmaßnahmen.

Bad Schwartau stellt durch seine städtische dichte Bebauung eine Sondersituation dar. Hier benötigen 10 % der Schutzfälle aufgrund der streckennahen Beurteilungspegel von teilweise bis zu 78 dB(A) nachts zusätzlich zu den aktiven Maßnahmen passiven Schallschutz. Diese Schutzfälle profitieren zwar ebenfalls von den aktiven Maßnahmen durch Schallschutzwände, müssen darüber hinaus aber zusätzlich durch passive Maßnahmen geschützt werden.

Im Folgenden möchten wir detailliert auf Ihre Forderungen eingehen. Wir orientieren uns dabei an der Reihenfolge der Forderungsübersicht, die Sie als Anlage zum Protokoll des Projektbeirats vom 19.07.2017 beigefügt haben.

Zu 1: Bezüglich der Verhältnismäßigkeit aktiver Schutzmaßnahmen

Nach § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Bau oder wesentlicher Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Eisenbahnen unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach Abs. 2 jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

In dem EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, wird darauf hingewiesen, dass die Kosten je Schutzmaßnahme auf gesetzlicher und verordnungsrechtlicher Ebene nicht geregelt werden und daher unter Beachtung der besonderen Umstände des Einzelfalls abgewogen werden müssen. Weiter gibt der EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, vor, dass ausgehend von einem Schallschutzkonzept aktiver Maßnahmen, welches alle auftretenden Schutzfälle löst, Variantenrechnungen in schrittweiser geeigneter Abstufung vorzunehmen sind (z.B. Reduzierung der Höhe von Lärmschutzwänden). Dies hat auch die Rechtsprechung so bestätigt (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 - 7 A 9.12 -). Nach § 41 Abs. 2 BImSchG sind für jede untersuchte Variante die Kosten je Schutzfall zu ermitteln. Diese ergeben sich als Quotient der Gesamtkosten der jeweiligen Variante aktiver Maßnahmen und der Zahl der gelösten Schutzfälle.

Die Umsetzung möglicher Lärmschutzmaßnahmen wird je Ort individuell betrachtet (vgl. nochmals BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 - 7 A 9.12 -). Unter Beachtung der Vorgaben des EBA-Umweltleitfadens, Teil VI (siehe u.a. Kapitel 2.1 „Europarechtliche Regelungen und Umgebungslärm“, Kapitel 2.2.3.2 „Immissionsgrenzwerte“), ist die Verhältnismäßigkeit der vorliegenden Lärmschutzkonzepte mit den unterschiedlichen betroffenen Bereichen sowie den unter-

schiedlichen örtlichen Gegebenheiten begründet. Dies wurde den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern im zweiten Quartal 2017 vorgestellt und erklärt:

In einigen Bereichen der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung zeigen sich Sondersituationen, insbesondere mit touristischen Einrichtungen wie Campingplätze, für die keine oder nur eingeschränkte Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen bestehen. Einige trassen-nahe Gebäude sind gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln von bis zu oder mehr als 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags ausgesetzt. Ferner werden auch die Gesamtlärmbelastung, sprich auch Vorbelastungen durch den eigenen oder andere Verkehrsträger, sowie der Verkehrswert des Anwesens einbezogen. Dies entspricht ebenfalls den Vorgaben aus der Rechtsprechung (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 - 3 A 5.15 -).

Das vorliegende Lärmschutzkonzept empfiehlt daher in einem Ausnahmefall in Alt-Ruppersdorf aufgrund der hohen nächtlichen Beurteilungspegel sowie der zukünftigen doppelten Lärmpegelbelastung von der Autobahn sowie der neuen Trasse aktive Schallschutzmaßnahmen über das durchschnittliche Maß hinaus. Die Kosten belaufen sich dort für die 3 m hohe Schallschutzwand von 480 m Länge voraussichtlich auf 119.000 € pro Schutzfall. Die Gesamtsumme der Lärmschutzmaßnahme liegt voraussichtlich bei 1,31 Mio. €. Da das Lärmschutzkonzept noch keine schalltechnische Untersuchung ist, wie es als Teil der Planfeststellungsunterlage nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vorgeschrieben ist, handelt es sich bei der Maßnahme lediglich um eine unverbindliche und vorläufige Empfehlung des Gutachters. Daher sind wir mit der Stadt Bad Schwartau und den weiteren Gemeinden entlang der Schienenanbindung derzeit in laufenden Abstimmungen.

Die empfohlenen Lärmschutzmaßnahmen der anderen Gemeinden bzw. Bereiche liegt durchschnittlich bei vorläufig rund 42.000 € pro Schutzfall und somit deutlich unter dem o.g. Wert. Maßnahmen mit Kosten von 131.000 € pro Schutzfall, wie in den Forderungen der Stadt Bad Schwartau genannt, werden in den Lärmschutzkonzepten nicht empfohlen.

Zu 2 und 3: Darstellung erforderlicher Maßnahmen für den Vollschutz und Variantenuntersuchung für die gebildeten Schutzabschnitte

Die vorliegenden Lärmschutzkonzepte stellen noch keine schalltechnischen Untersuchungen dar. Schalltechnische Untersuchungen sind detailreicher und geht spezifisch auf konkrete Bereiche ein. Die Lärmschutzkonzepte dienen einer ersten Abschätzung zu möglichen Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden.

In den Lärmschutzkonzepten sind jeweils die Vollschutzmaßnahmen in Anlehnung an den EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, dargestellt (vgl. die Anlagen der Lärmschutzkonzepte). Nach EBA-Umweltleitfaden Teil VI, Kapitel 4.2.6 „Verhältnismäßigkeitsprüfung von aktiven Schallschutzmaßnahmen“, wurde eine vorläufige Verhältnismäßigkeitsprüfung in den Lärmschutzkonzepten vorgenommen und den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern im zweiten Quartal 2017 erläutert. Die zugehörigen relevanten Unterlagen wurden den Gemeinden am 30.06.2017 zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurden die Lärmschutzkonzepte im Projektbeirat am 19. 07.2017 auf CD-Datenträgern an die Teilnehmer übergeben sowie eine Kopie an die Geschäftsstelle des Dialogforums zur Veröffentlichung auf der Webseite des Dialogforums.

Wir gehen im Übrigen davon aus, dass der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als Anhörungsbehörde in den anstehenden Planfeststellungsverfahren den Gemeinden

die schalltechnischen Untersuchung als Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen für den jeweiligen Planfeststellungsabschnitt im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange übermittelt wird.

Zu 4: Berücksichtigung der zusätzlich täglich verkehrenden 40 Züge

Die vorliegenden Lärmschutzkonzepte wurden mit dem Prognosehorizont 2025 erstellt. Je nach Standort an der Strecke werden insgesamt von 118 bis 141 Zügen in 24 Stunden zugrunde gelegt. Diese teilen sich wie folgt auf:

- tags (6 bis 22 Uhr): gesamt 89 bis 102 Züge, davon ca. 51 Güterzüge
- nachts (22 bis 6 Uhr): gesamt 29 bis 39 Züge, davon ca. 26 Güterzüge

Andere Zugzahlen liegen derzeit nicht offiziell vor. Bei der Erstellung der schalltechnischen Untersuchungen wird der Prognosehorizont 2030 herangezogen, soweit die daraus resultierenden Zugzahlen bis zu diesem Zeitpunkt seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegt wurden.

Darüber hinaus wird derzeit eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung erstellt, in der gegebenenfalls auch zusätzliche Züge aus dem landesweiten Nahverkehrsplan mit berücksichtigt werden.

Zu 5: Berücksichtigung übergesetzlicher Lärmschutz

Nach EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Kapitel 4.2.6 „Verhältnismäßigkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen“, Punkt 3, Variantenuntersuchung, werden als aktive Schallschutzmaßnahmen Lärmschutzwände (Außenwände, Mittelwände), Lärmschutzwälle und das Besonders überwachte Gleis (BüG) betrachtet. Darüber hinaus wird nach der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV auch die Prüfung innovativer Maßnahmen, welche im Konjunkturprogramm II erprobt wurden, mit einbezogen. Als solche Innovationen sind derzeit niedrige Schallschutzwände, Schienenstegdämpfer/-abschirmungen, Schienenschmiereinrichtungen, Brückenentdröhnung, High Speed Grinding, und Gabionenwände zu sehen.

In den Lärmschutzkonzepten wurden klassische Maßnahmen (Lärmschutzwände/-wälle, BüG) wie auch die v.g. Innovationen einzeln sowie als Kombination überprüft und vorläufig abgewogen. Die Vollschutzvariante mittels aktiver Schutzmaßnahmen wurde softwarebasiert fiktiv ermittelt. Nach Überprüfung der technischen Umsetzbarkeit wurde dann eine bestmögliche Variante als Maximalschutzvariante mit aktiven Maßnahmen dargestellt. Schließlich erfolgte eine vorläufige Abwägung unter Berücksichtigung weiterer Belange, insbesondere der Verhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 BImSchG. Nach dem vorläufigen Abwägungsprozess wurde eine Empfehlung ausgesprochen. Die Empfehlungen werden im weiteren Verfahren näher betrachtet. Abschließend kann erst in den schalltechnischen Untersuchungen ermittelt werden, welche Schallschutzmaßnahmen geboten wird.

Hierauf basierend und da anderweitig keinerlei gutachterliche Nachweise vorliegen, sieht die DB Netz AG als Vorhabenträgerin kein Erfordernis, darüber hinaus gehende - d.h. nicht gesetzlich begründete - Maßnahmen zu prüfen.

Dessen ungeachtet, eröffnet die Bundestagsbefassung zu übergesetzliche Forderungen (wie die von Seiten der Stadt Bad Schwartau geforderte Troglösung), die Möglichkeit, dass Maßnahmen, die gesetzlich nicht vorgeschrieben sind, berücksichtigt und in die Planung aufgenommen werden.

Im Falle der Stadt Bad Schwartau hat die DB Netz AG für eine Tieferlegung des Streckenabschnitts in Bad Schwartau derzeit eine Machbarkeitsstudie ausgeschrieben, um diese Forderungen für die Matrix quantifizieren zu können.

Ich hoffe, dass unsere Erläuterungen unsere Lärmschutzkonzepte und den weiteren Prozess verständlicher machen konnten. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen hierzu für ein Gespräch zur Verfügung.

Ich würde mich freuen, wenn wir Ihre eventuellen Anmerkungen zu unseren Erläuterungen vor der nächsten Sitzung des Projektbeirats oder Dialogforums in schriftlicher Form oder in Form eines mündlichen Austauschs erhalten.

Eine Kopie dieses Schreibens wird dem Projektbeirat zur Verfügung gestellt.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V. 
Bernd Homfeldt

i. A. 
Janine Korczak