

**Forderung nach einer Überarbeitung des Schallschutzkonzeptes der DB AG und ihrer Kostenberechnung übergesetzlicher Lärmschutzmaßnahmen, Rücknahme der Fristsetzung für Matrixeinträge**

**Betrifft:**

**Forderungen zur verträglicheren Umsetzung der Schienenhinterlandanbindung**

**Matrix zur Darstellung erforderlicher zusätzlicher Finanzmitteln für übergesetzliche Schutzmaßnahmen gemäß Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28. 01. 2016.**

Das Schallschutzkonzept der DB Netz AG vom 30. 06. 2017 als Grundlage gesetzlicher und ergänzender übergesetzlicher Schutzmaßnahmen, Kostenangaben in der Matrix vom 30. 06. 2017

1. Die Entscheidung der DB AG über die Verhältnismäßigkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen in Abwägung von Kosten und Nutzen ist vielfach nicht nachvollziehbar:

In Altenkrempe, Göhl, Heringsdorf und Bad Schwartau wird die Verhältnismäßigkeitsgrenze aktiver Schallschutzmaßnahmen von der Bahn in ihren vorgelegten Konzepten bereits bei ca. 35.000, 27.000 oder sogar nur 17.000 EUR je gelöstem Schutzfall festgelegt, obwohl dabei in Altenkrempe bis zu 24% bzw. in Bad Schwartau bis zu 100 der vorhandenen Schutzfälle ungelöst bleiben. Die maximalen Beurteilungspegel betragen in Göhl 76, in Bad Schwartau sogar 78 dB(A) in der Nacht, bei 29 Schutzfällen liegt der Pegel hier über 70 dB(A).

Im Vergleich dazu werden in anderen Abschnitten Kosten in Höhe von ca. 112.000 oder sogar 131.000 EUR je gelöstem Schutzfall für verhältnismäßig erachtet, wobei der maximale Beurteilungspegel nur bei 62 dB(A) liegt.

Das Schallschutzkonzept muss überarbeitet werden. Die Kriterien der Kosten – Nutzen Beurteilung und das Abwägungsverfahren müssen dargelegt werden. Die Erfüllung des gesetzlich geschuldeten Schutzanspruchs bleibt ansonsten in verschiedenen Fällen offensichtlich unerledigt.

2. Die gesetzlich geschuldete Darstellung erforderlicher Maßnahmen für den Vollschutz und ihrer jeweiligen Kosten wird für viele Trassenabschnitte nicht erbracht:

Vorgabe des Eisenbahnbundesamtes, Umweltleitfaden Teil VI, Verhältnismäßigkeitsprüfung von aktiven Schallschutzmaßnahmen: „Die sich aus der Struktur des §41 BImSchG ergebende Prüfungsreihenfolge hat der 11. Senat des BVerwG bereits in seinem Urteil vom 21. 04. 1999 dargelegt: Danach ist zu untersuchen, was für eine optimale, d.h. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherzustellende Schutzanlage aufzuwenden wäre“

Das vorgelegte Konzept weist in der Abbildung „Kosten-Nutzen-Verhältnis der untersuchten Varianten“ lediglich eine nicht näher beschriebene, fiktive Vollschutzvariante nur für den vollständigen Planfeststellungsabschnitt aus, nicht jedoch eine konkrete, orts- und maßnahmenbezogene Untersuchung für einzelne, unterschiedliche Schutzabschnitte.

3. Die diesbezügliche Vorgabe des Eisenbahnbundesamtes, die Variantenuntersuchung für die gebildeten Schutzabschnitte einzeln vorzunehmen, wird nicht erfüllt:  
vgl. Umweltleitfaden, Teil VI: „Im Bereich der schutzbedürftigen Bebauung ist in räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte zu unterteilen. Abgrenzungen ergeben sich ... durch größere unbebaute Flächen entlang der Trasse. Andere Kriterien können auch die Schutzwürdigkeit einer Bebauung, deren Geschossigkeit oder auch der Abstand zur Bahntrasse sein.  
...  
Ausgehend von einem Schallschutzkonzept aktiver Maßnahmen, das alle **im jeweiligen Schutzabschnitt** [Hervorhebung durch UZ] auftretenden Schutzfälle löst (Vollschutz), sind im Rahmen der Variantenrechnungen schrittweise geeignete Abstufungen vorzunehmen (z. B. durch Reduzierung der Höhe von Lärmschutzwänden).“
4. Für die Ermittlung der Lärmbelastung werden im Schallschutzkonzept die tagsüber täglich verkehrenden insgesamt 40 Züge nicht berücksichtigt, die laut Landesweitem Nahverkehrsplan (LNVP) für die Strecke geplant sind. Die DB AG geht bislang von einer völlig gleichmäßigen Verteilung des Schienengüterverkehrs über den Tag und die Nacht aus. Eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Leistungsfähigkeitsuntersuchung, die eine solche gleichmäßige Zugabwicklung für den Knoten Lübeck und den Engpass zwischen Lübeck und Bad Schwartau unter Berücksichtigung der o. g. zusätzlichen Züge nachweist, fehlt bislang. Hierbei wären auch zusätzliche Güterverkehre aus der geplanten Hafenerweiterung der Hansestadt Lübeck zu berücksichtigen. Eine ungleiche Verteilung des Schienengüterverkehrs mit erhöhter Belastung während der Nacht ist zu erwarten. Das Schallschutzkonzept beruht nicht auf einer abgesicherten, fahrplanrobusten und Verkehrsplanung. Es muss korrigiert werden.
5. Die Kosten des übergesetzlichen Lärmschutzes sind von der DB AG verschiedentlich nicht plausibel ermittelt worden, da hier eine vorgeplante, technisch umsetzbare Konzeption als Grundlage fehlt. Ermittelte Kosten für Lärmschutzwände von 12 m oder sogar 18 m (Bad Schwartau) sind fiktive Berechnungen ohne jede Prüfung der Möglichkeiten ihrer technischen Umsetzung. Insofern ist die Kostenermittlungsgrundlage zweifelhaft und der Aussagewert fragwürdig. Die geforderte Absenkung des Gleisbettes unter Gelände zur Reduzierung der Lärmschutzwände über Gelände wird allerdings weder für Göhl, Heringsdorf und Altenkrempe und auch nicht für Bad Schwartau untersucht. Diese Untersuchung ist ergänzend vorzunehmen.

#### Zusammenfassung:

Das vorgelegte Schallschutzkonzept ist mangelhaft, es entspricht nicht den Vorgaben, ist in den Ergebnissen nicht plausibel und beruht auf ungesicherten Annahmen über die mögliche Abwicklung des Güterverkehrs. Das Konzept muss überarbeitet werden.

Aus den dort ermittelten gesetzlichen Schutzmaßnahmen werden die erforderlichen übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet. Da das Konzept jedoch mangelhaft ist, steht die Schlussfolgerung zu übergesetzlichen Maßnahmen auf falschen Füßen. Zudem ist die Kostenberechnung zu diesen Maßnahmen zum Teil widersinnig.

Eine plausible Abbildung übergesetzlicher Lärmschutzmaßnahmen ist auf dieser Grundlage derzeit noch nicht möglich. Das Schutzkonzept und die Kostenberechnung übergesetzlicher Maßnahmen müssen überarbeitet werden.

Eine Fristsetzung für die Berücksichtigung übergesetzlicher Maßnahmen in der Matrix ist wenig sinnvoll, da keine zuverlässige Beurteilungsgrundlage gegeben ist. Die Fristsetzung läuft deshalb der erforderlichen Anstrengung, die geforderten übergesetzlichen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Angemessenheit plausibel darzulegen, zuwider.

Eine Fristsetzung schadet derzeit dem Ziel, für alle Betroffenen umfangreichen gesetzlichen und übergesetzlichen Schutz zu erreichen und sollte deshalb zunächst zurück genommen werden.