

Trog Bauwerk für angemessene Schutz- und Vorsorgemaßnahmen

Trog Bauwerke sind dort, wo bestehende Schienenwege in Ortsdurchfahrten für die Anbindung der Fehmarn-Belt-Querung in Anspruch genommen werden sollen, die beste ganzheitliche technische Lösung, um einen örtlich angepassten Schutz herzustellen. Dabei ermöglicht dieses Bauwerk sowohl ausreichende Vorsorgemaßnahmen als auch einen mit dem Baubestand verträglichen Eingriff:

- Für den Schutz gegen **Bahnlärm** kann die erforderliche Abschirmhöhe der Schallschutzwände über Gelände um das Maß der Gleisabsenkung unter Gelände verringert werden. Die Trog Seiten sind dabei ebenso mit schallabsorbierenden Wänden zu versehen wie über Gelände. Bereichsweise kann zusätzlich auch eine Abdeckung aufgebracht werden.
- **Schienenverkehrserschütterungen** können durch das tiefer gelegte Gleisbett nachweislich um 30 bis 50% reduziert werden. Die Betonsohle des Troges ermöglicht zusammen mit dem Einbau einer Unterschottermatte eine zusätzliche, erhebliche Reduzierung von Erschütterungen und sekundärem Luftschall.
- **Kreuzungsbauwerke** zur Aufhebung von Bahnübergängen sind unter Beibehaltung bestehender Verkehrsanbindungen sehr viel einfacher und für den vorhandenen Baubestand verträglicher herstellbar. Die Bauhöhe der Straßenüberführungen reduziert sich um das Maß der Gleisabsenkung unter Gelände. Der Flächenverbrauch für Rampen wird verringert, die Beeinträchtigung der Siedlungsstruktur und des Ortsbildes wird klein gehalten, der Eingriff in Natur und Landschaft kann entfallen.
- Negative Auswirkungen auf die **gesamte Stadt- oder Dorfentwicklung** infolge des Ausbaus des Schienenweges können vermieden werden. Die Zerschneidung des Ortes durch 6 Meter hohe Schutzwände, die Trennwirkung durch den Wegfall von Sicht- und Wegebeziehungen kann durch eine Tieferlegung der Gleise verhindert werden.

Da die Kosten des Trog Bauwerkes vergleichsweise höher sind – für Bad Schwartau ist mit ca. 130 Mio. EUR Baukosten zu rechnen – besteht die Gefahr, dass diese technische Lösung als zu aufwendig verworfen wird, und zwar jeweils bei der Diskussion **übergesetzlicher** Schutzmaßnahmen als auch bei der Prüfung **gesetzlich** geschuldeter Vorsorge. Dabei ist jedoch naheliegend, die Kosten anteilig sowohl den gesetzlich geschuldeten Aufwendungen zuzurechnen **als auch** den übergesetzlichen.

Leider schließt die DB Netz AG eine solche Betrachtung bisher grundsätzlich aus.

Zum Beispiel die Ortsdurchfahrt Bad Schwartau:

In dem nur auszugsweise vorliegenden Schallschutzkonzept werden lediglich Lärmschutzwände bis 6 m Höhe in Erwägung gezogen. Obwohl nach Angaben der DB

hierdurch 95 Schutzfälle ungelöst bleiben, will die Bahn hier nicht mehr als 17.000 EUR pro gelöstem Schutzfall für Lärmschutzmaßnahmen investieren.

In keiner anderen Gemeinde soll entsprechend dem Schutzkonzept der Bahn der diesbezügliche Aufwand derart niedrig belassen werden wie in Bad Schwartau.

Weiter gehende Maßnahmen sieht die DB außerhalb ihrer Schutzpflichten.

Das Bundesverwaltungsgericht hat hierfür den **gerade noch verhältnismäßigen Aufwand** als Maßstab geltend gemacht.

Gerne würde die Stadt Bad Schwartau den von der DB vorgenommenen **Abwägungsprozess** nachvollziehen. Allerdings weigert sich die DB, die entsprechenden Unterlagen zu übergeben.

Umso erstaunlicher ist es, dass die Deutsche Bahn bei der Kosten-Nutzen Analyse der Lärmschutzmaßnahmen hier von dem eigenen Regelwerk abweicht und im Schallschutzkonzept die Kosten **1,7fach höher** ansetzt als im unternehmenseigenen Kosten-Kennwerte-Katalog. Folgt man zur Kostenermittlung dem Regelwerk der DB, so ist die von der Bahn beanspruchte Verhältnismäßigkeitsgrenze bereits bei noch geringeren Baukosten angeblich schon erreicht.

Deutlich höher Anzahl von Schutzfällen

Damit leider nicht genug: Die Anzahl der Schutzfälle ist nach den eigenen Ermittlungen der Stadt Bad Schwartau sehr viel höher, es gibt **mehr als 1.440 Schutzfälle** anstatt nur 1.116 gemäß den Angaben der Bahn. Unter anderem werden die ebenfalls im Schutzabschnitt Bad Schwartau liegenden Teilbereiche von Siedlungsgebieten der Gemeinde Ratekau im Ortsteil Sereetz und der Hansestadt Lübeck gar nicht berücksichtigt.

Entsprechend betragen die bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung relevanten Kosten je gelöstem Schutzfall **hier nur die Hälfte** oder noch weniger im Vergleich zu den Angaben der Bahn. Das sind westlich der Bahntrasse **weniger als 7.500 EUR je gelöstem Schutzfall**.

Ist das bereits die Grenze der Verhältnismäßigkeit? Passive Lärmschutzmaßnahmen, also den ersatzweisen Einbau von Schallschutzfenstern, berechnet die DB mit 5.000 € je Schutzfall.

Gleichzeitig ist die Zahl der ungelöst bleibenden Schutzfälle in Bad Schwartau nach den Ermittlungen der Stadt sehr viel höher als von der Bahn angegeben. Folglich verbleiben **mehr als 300 Schutzfälle in Bad Schwartau ungelöst**.

Das Schallschutzkonzept der DB bedarf unbedingt einer nochmaligen Prüfung und Überarbeitung.

Dies auch im Hinblick darauf, dass zumindest anteilige Kosten zur Herstellung eines Trog Bauwerkes in Höhe des tatsächlich gerade noch verhältnismäßigen Aufwands für gesetzlichen Schallschutz als auch für den Erschütterungsschutz von der Bahn im Rahmen ihrer gesetzlichen Schutzpflichten übernommen werden. Hierfür muss die Bahn mehr Transparenz zeigen und ihre Unterlagen endlich offen legen.

Hierzu zählt auch die bereits für September angekündigte Herausgabe des Gutachtens über Schienenverkehrserschütterungen. Die Messungen in Bad Schwartau hatte die DB bereits im März des Jahres durchführen lassen.

Bei einer ganzheitlichen Vollkostenbetrachtung (Schall, Erschütterung, Kreuzungsbauwerke und Stadtbild) des Trog Bauwerkes wird die veranschlagte Summe von ca. 130 Millionen

Euro nach hiesigen Berechnungen somit bereits fast vollumfänglich im Rahmen des gesetzlich geschuldeten Vollschutzes erreicht.

Die DB wird daher aufgefordert

1. diese ganzheitliche Vollkostenbetrachtung in die Matrix einfließen zu lassend
2. Transparenz herzustellen und
3. Eine angemessene Verhältnismäßigkeitsbetrachtung vorzulegen