



Deutsche Bahn AG
Frau Manuela Herbort
Konzernbevollmächtigte für die Länder
Hamburg und Schleswig-Holstein
Hammerbrookstr. 44
20097 Hamburg

0/0303-18/per

ab) Bad Schwartau, 12.03.2018 *Stu*

- 1. Inanspruchnahme des Schienenwegs in der Ortsdurchfahrt Bad Schwartau für die Anbindung der Festen Fehmarn-Belt Querung**
- 2. Planungen Ihres Hauses zu gesetzlichen und übergesetzlichen Schutzmaßnahmen**
- 3. Beteiligung der Öffentlichkeit nach dem VwVfG**

Sehr geehrte Frau Herbort,

mit großer Sorge und zunehmender Beunruhigung nehmen die beteiligten Vertreter der Stadt Bad Schwartau die von Ihrem Hause erteilten Auskünfte zur aktuellen Maßnahmenplanung zur Kenntnis.

Die Stadt hat bereits im September 2017 gegen das von der Deutschen Bahn im Juli 2017 als Vorabzug vorgelegte Schallschutzkonzept erhebliche Einwände erhoben, insbesondere wegen der hohen Anzahl der demnach verbleibenden ungelösten Schutzfälle in der Ortsdurchfahrt, und hat eine Überarbeitung des Schutzkonzeptes sowie eine Offenlegung der Berechnungs- und Abwägungsgrundlage gefordert.

Die DB Netz AG hat leider bislang die gewünschten Auskünfte nicht übersendet und zuletzt per Email vom 13.12.2017 lediglich mitgeteilt, dass in Ihrem Hause eine Lärmkarte zur Abbildung der geplanten Schutzwirkung der Lärmschutzmaßnahmen leider nicht vorliegt. Es ist mehr als fraglich, wie ohne diese Unterlage seitens Ihres Unternehmens überhaupt die mit dem Schutzkonzept getroffenen Aussagen zur Anzahl gelöster und ungelöster Schutzfälle auf einer auch nur annähernd zuverlässigen Grundlage gemacht werden konnten.

Für die Stadt Bad Schwartau bleibt bislang völlig unklar, in welchen Straßenzügen wie viele ungelöste Schutzfälle gemäß Planung der Deutschen Bahn zugemutet werden sollen und welche Grenzwertüberschreitungen dort jeweils vorliegen.

Der nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz geschuldeten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, wonach der Träger des Vorhabens die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über

die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens zu unterrichten hat, kommen Sie also nicht in ausreichender Weise nach.

Am 21.02.2018 haben Mitarbeiter Ihres Hauses nun neue Auskünfte zur voraussichtlichen Lärmbelastung gegeben, allerdings wiederum ohne dass der Stadt hier nachvollziehbare Unterlagen zur Verfügung gestellt werden. Dies ist im Hinblick auf § 25 VwVfG erneut zu bemängeln.

Gemäß der neuen schalltechnischen Berechnung Ihres Hauses sind trotz geringerer Kosten für Lärmschutzmaßnahmen nur noch 22 anstatt der zuvor ermittelten 95 ungelösten Schutzfälle zu erwarten. Die Neuberechnung beruht aber keineswegs auf verbesserten Schutzmaßnahmen sondern allein auf der bloßen Annahme einer geringeren Lärmemission. Diese Annahme ist nicht gesichert:

Ihr Unternehmen geht davon aus, dass der Schienengüterverkehr zu zwei Dritteln im Tagzeitraum zwischen 06:00 und 22:00 Uhr abgewickelt werden kann. Diese Annahme lässt unberücksichtigt, dass inzwischen 90 zusätzliche Nahverkehrszüge, die entsprechend dem Landesweiten Nahverkehrsplan für die Zukunft vorgesehen sind, den Engpass zwischen Hauptbahnhof Lübeck und Bad Schwartau durchfahren müssen. Insgesamt werden dort zukünftig 372 Züge verkehren, davon werden dann ca. 310 Züge im Tagzeitraum abzuwickeln sein; dies ergibt sich auch aus der von der DB bereitgestellten Unterlage (jour fixe vom 02. 11. 2017).

Die Obergrenze der Streckenauslastung liegt bei Mischverkehr und einer Leitgeschwindigkeit von 121 bis 160 km/h bekanntlich bei 6 bis 8 Zügen je Stunde und Richtung im Tagzeitraum und in einer einzigen Stunde maximal bei 9 Zügen. Für die Abwicklung der prognostizierten Züge wäre aber eine Überschreitung der Obergrenze der Tagesganglinie fast durchgehend auf 10 Züge je Stunde und Richtung erforderlich.

Ihr Unternehmen wurde sowohl von der Hansestadt Lübeck als auch von der Stadt Bad Schwartau bereits verschiedentlich aufgefordert, eine aktualisierte eisenbahnbetriebswissenschaftliche Leistungsfähigkeitsuntersuchung vorzulegen, um die erforderliche Streckenkapazität und somit auch die Richtigkeit Ihrer Annahme hinsichtlich der Menge des tagsüber verkehrenden Güterverkehrs nachzuweisen. Diese Forderung ist auch in der Stellungnahme an das Eisenbahnbundesamt ausdrücklich enthalten, welche die beiden Städte zum Schienenverkehrslärm im Ballungsraum Lübeck abgegeben haben. Die DB Netz AG hat mir zuletzt mit Schreiben vom 01. 09. 2017 mitgeteilt, dass „derzeit eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung erstellt (wird)“. Ich bitte Sie hiermit nachdrücklich, diese nunmehr zur Verfügung zu stellen.

Dem Nachweis der Streckenkapazität kommt zusätzliche eine ganz besondere Bedeutung zu, da das Schienenlärmschutzgesetz vom 20.07.2017 zwar das Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verbietet, aber Ausnahmen vom Verbot bei im Fahrplan festgelegten niedrigen Geschwindigkeiten ausdrücklich zulässt. Gemäß Mitteilung der Bundesregierung vom 03. 04. 2017 (Drucksache 18/11832) waren mit Stand 15. 03. 2017 nur 32% der im nationalen Fahrzeugregister eingetragenen aktiven Güterwagen mit „leisen“ Bremssohlen ausgestattet.

Unter Berücksichtigung des Wirksamwerdens des Gesetzes in 2021 ist für die von Ihnen vorgesehene Inbetriebnahme der Schienenanbindung in 2027 und zumal im grenzüberschreitenden Güterverkehr keineswegs sicher auszuschließen, dass ein relevanter Anteil

der Güterwagenflotte noch aus lauten Güterwagen im Sinne des SchlärmSchG bestehen könnte und deshalb langsam fahren muss.

Diese Langsam-Fahrten sind aber aufgrund der engen Taktung in der Streckenbelegung am Tage offenkundig nur nachts durchführbar. Sie stellen zusätzliche Fahrten dar und müssen in der schalltechnischen Untersuchung ergänzend berücksichtigt werden.

Die Annahme eines Anteils an Güterwagen mit LL-Sohle zu vollständig 100% bereits sechs Jahre nach Wirksamwerden des Gesetzes ohne Berücksichtigung der Güterverkehre aus der Ausnahmeregelung gem. § 4 SchlärmSchG ist ungesichert und reduziert den geschuldeten Lärmschutz zu Lasten der Betroffenen.

Eine weitere ungesicherte Annahme seitens Ihres Hauses geht davon aus, dass ein Bahnübergang für eine zentrumsnahe, innerörtlichen Straße aufgehoben werden wird, obwohl die Stadt die von der DB vorgesehene rückwärtige Straßenanbindung grundsätzlich ablehnt. Die Lärmschutzuntersuchung unterstellt offenbar, dass dort Lärmschutzwände anstelle des Bahnüberganges errichtet werden können. Sie nehmen somit an, dass die Planfeststellung gegen den erklärten Willen der Stadt eine neue Straßenanbindung der östlichen Elisabethstraße erzwingen wird, um ca. 12 Wohngebäude durch einen ca. 900 m langen Straßenneubau anzubinden, der innerörtliche Waldflächen zerstört und zukünftig erhebliche Umwege der Anwohner erfordert. An den Kosten soll die Stadt sich gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz beteiligen, was aufgrund einer unsererseits hier auszuschließenden Kostenvereinbarung von Ihnen auf dem Klageweg zu erstreiten wäre.

Allerdings kann der höhengleiche Bahnübergang nach hiesiger Auffassung durchaus bestehen bleiben, sofern die von der Stadt geforderte Trog-Lösung doch nicht realisiert wird, was nun zu befürchten ist. Die östliche Elisabethstraße endet kurz hinter dem Bahnübergang als Sackgasse; die Herstellung einer rückwärtigen Straßenanbindung allein aufgrund der Schrankenschließzeiten ist für die Erschließung von wenigen Wohngebäuden angesichts der entstehenden Länge des Umweges nicht verhältnismäßig und wohl kaum durchsetzbar.

Stattdessen soll hiermit eigentlich nur die Errichtung von Lärmschutzwänden ermöglicht werden. Die Aufhebung des Bahnüberganges soll somit allein der kostengünstigen Herstellung von Lärmschutz dienen. Hierfür wollen Sie obendrein eine Kostenbeteiligung der Stadt erzwingen.

Da eine Aufhebung des Bahnüberganges in der von Ihrem Unternehmen vorgesehenen Weise nicht durchsetzbar sein wird und somit keine durchgehenden Schutzwände errichtet werden können, ist die Anzahl der ohne Trog-Bauwerk verbleibenden ungelösten Schutzfälle erheblich höher als von Ihrem Hause aktuell angegeben. Die vorgestellte Lärmschutzuntersuchung mit nur noch 22 Schutzfällen steht deshalb auf sehr wackeligen Füßen.

Ähnlich verhält es sich mit dem zweiten von Ihrem Hause vorgesehenen Kreuzungsbauwerk in Bad Schwartau: die dort geplante Straßenüberführung ist völlig inakzeptabel. Das ungefähr acht Meter hohe Brückenbauwerk, zusätzlich versehen mit ca. drei Meter hohen Schallschutzwänden, stellt einen absolut unverträglichen Eingriff in das Stadtbild und in Natur und Landschaft dar. Die Stadt muss Ihnen auch hier jede Zustimmung versagen, so dass die Deutsche Bahn dort ebenfalls die Ausführung erzwingen müsste. Da mit dem Trog-Bauwerk aber eine sinnvolle und örtlich angepasste Lösung zur

Verfügung steht, ist es fraglich, ob der von Ihrem Hause vorausgesetzte umfangreiche Eingriff in den Waldbestand, der Abbruch von mehreren Wohngebäuden und die erhebliche Beeinträchtigung der Nachbargrundstücke und des Anliegerverkehrs gerichtlich durchsetzbar sein wird.

Unter dieser Bedingung können Sie eine Aufhebung des Bahnübergangs schlicht nicht mehr voraussetzen. Die Annahme, dass auch vor der Kaltenhöfer Straße durchlaufende Lärmschutzwände errichtet werden können, entbehrt der gesicherten Grundlage.

Sehr geehrte Frau Herbort, Ihre Mitarbeiter haben die Stadt Bad Schwartau im letzten Monat auch über erste Ergebnisse der technischen Untersuchung eines Trog-Bauwerkes informiert. Hierbei wurde von Ihrem Hause aber erklärt, dass eine Variante, welche die Herstellung unter der Voraussetzung einer Unterbrechung des Bahnbetriebs untersucht, von der Betrachtung zwingend ausgenommen bleibt.

Dieser sehr eingeschränkten Beurteilung der von der Stadt geforderten Schutzmaßnahme muss ich ausdrücklich widersprechen. Es ist keineswegs ausgemacht, dass eine Herstellung zwingend unter Beibehaltung des Bahnbetriebes erfolgen muss. Die zeitweilige Unterbrechung des Bahnverkehrs zwischen Lübeck und Bad Schwartau mit Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs auf Teilstrecken stellt für die Pendler auf den Strecken nach Kiel und nach Neustadt zwar eine Belastung dar; sie ist aber gegenüber dem ansonsten dauerhaft mangelhaften Schutz der Anwohner in der Ortsdurchfahrt abzuwägen. Dieser Schutz muss ja ansonsten unzureichend bestehen bleiben, wenn die Trog-Lösung aus Kostengründen entfallen müsste.

Ich bitte Sie deshalb hiermit eindringlich, die Herstellungsvariante mit Betriebsunterbrechung zusätzlich untersuchen zu lassen. Es obliegt der anschließenden politischen und wirtschaftlichen Abwägung, ob ein Schienenersatzverkehr zugemutet werden kann, um niedrigere Herstellungskosten zu ermöglichen. Das Verkehrsministerium des Landes und der Kreis Ostholstein sollen in diese Abwägung eingebunden werden. Voraussetzung hierfür ist zunächst die ergänzende Untersuchung.

Anzumerken ist zudem, dass die in der Präsentation Ihres Hauses dargelegte Lärmschutzwirkung des Trog-Bauwerkes fachlich falsch ist. Die Stadt hat die Darstellung der DB („Wirkung von Schallschutzmaßnahmen“) dem Gutachterbüro Lärmkontor vorgelegt. Gemäß Stellungnahme ist die mit der Präsentation nahegelegte Schlussfolgerung (Schallschutzwände großer Bauhöhe einerseits und Trog-Bauwerk mit Schallschutzwänden gleicher Bauhöhe andererseits haben eine nahezu gleiche Schutzwirkung) unrichtig. Im Unterschied zur einfachen Schutzwand mit rechtwinklig auf die Wandfläche wirkender Emission wird bei einer Trog-Lage die darüber stehende Schutzwand nur schleifend beaufschlagt. Der Schutzwandkopf kann zudem gekröpft ausgeführt werden, die Trog-Flächen sind mit hochabsorbierendem Wandmaterial zu versehen. Scheinbar verhält es sich aber so, dass die mögliche Schutzwirkung eines Trog-Bauwerkes von Ihrem Hause vorsätzlich herabgesetzt wird, um die von der Stadt geforderte Lösung zu diskreditieren.

Zusammenfassend möchte ich wiederholen, dass seitens der Stadt inzwischen der Eindruck besteht, die Deutsche Bahn sei nicht an der Herstellung einer tragfähigen Schutzlösung für Bad Schwartau interessiert. Vielmehr scheint es so zu sein, dass seitens Ihres Unternehmens auf dem Wege begünstigender aber völlig ungesicherter Annah-

men eine stark verringerte, prognostizierte Belastungssituation für die Ortslage ermittelt werden soll.

Gleichzeitig werden die Kosten der geforderten Schutzmaßnahmen um ein mehrfaches erhöht, da kostengünstigere Herstellungsweisen von der Untersuchung ausgeschlossen werden. Zudem wird die Schutzwirkung der Trog-Lösung anhand ungünstiger Annahmen herabgesetzt.

Der mögliche gemeinsame Weg über eine Parlamentsbefassung die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel entsprechend des TEN-Trassenbeschlusses des Deutschen Bundestages vom 28.01.2016 zu erwirken - wodurch ja die Kosten des Trog-Bauwerkes zu decken wären - wird von Ihnen auf diese Weise nachhaltig versperrt und diskreditiert.

Stattdessen werden erforderliche Informationen nicht oder nur sehr unvollständig zur Verfügung gestellt.

So fehlt bislang auch jegliche Information zu einem Schutzkonzept Ihres Hauses hinsichtlich der Schienenverkehrserschütterungen. Die Stadt hat bereits umfangreiche Gutachten von Sachverständigen eingeholt, welche auch beim EBA als Gutachter tätig sind. Die Untersuchungen haben ergeben, dass ein ausreichender Schutz nur durch eine erhebliche Abänderung des Schienenoberbaus möglich sein wird. Der mindestens erforderliche Einbau eines Schottertrogs mit Unterschottermatte ist aber hinsichtlich der Kosten und der Schutzwirkung auch im Zusammenhang mit der Tieflage im Trog zum Zwecke des Lärmschutzes und zur Herstellung örtlich angepasster Kreuzungsbauwerke zu bewerten.

Die Stadt ist der Auffassung, dass die Abwägung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens hinsichtlich der Ortsdurchfahrt Bad Schwartau fehlerhaft durchgeführt worden ist. Bei der von Ihnen noch geschuldeten Trassenabwägung nach AEG kann hierauf nicht zurückgegriffen werden, zumal mit Wegfall des Schienen-Bonus inzwischen eine geänderte Berechnungsgrundlage vorliegt. Aufgrund der erforderlich werdenden massiven Eingriffe in Form der vorgesehenen Überführung, der geplanten Straßenanbindungen im vorhandenem Waldbestand und der die Ortslage zerschneidenden sechs Meter hohen Schutzwände, welche im Ergebnis aber trotzdem die Immissionsbelastung nur unzureichend mindern können, wird die Stadt angesichts Ihrer derzeitigen Vorgehensweise gezwungen sein, die Trassenführung erneut zu thematisieren und auch für Bad Schwartau eine Umgehungsstrasse zu fordern.

Es ist für mich insgesamt nicht nachvollziehbar, warum Ihr Haus eine integrierte Betrachtung der ansonsten in Bad Schwartau nicht ausreichend lösbaren Teilprobleme (Lärm, Erschütterung, Kreuzungsbauwerke) fortgesetzt verweigert.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Uwe Brinkmann)
Bürgermeister