

## Schiienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)

### Lärm- und Erschütterungsschutz – neue Rahmenbedingungen und weitere Vorgehensweise

---

*Entwurf: Kreis Ostholstein – auf Basis der Beratungen im Projektbeirat am 04.11.2024*

#### Hintergrund:

2008 haben die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark den Staatsvertrag über den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung sowie deren adäquate Straßen- und Schienenanbindung geschlossen. Der Deutsche Bundestag hat am 2. Juli 2020 zudem beschlossen, die Neu- und Ausbaustrecke „Schiienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)“ zum Schutz der Anwohnenden und der touristischen Gäste mit Vollschutz, also aktivem Lärmschutz, sowie angemessenem Erschütterungsschutz auszustatten und dafür entsprechende Finanzmittel bereitgestellt.

Aufgrund der langen Planungs- und Umsetzungsdauer ergeben sich **mittlerweile geänderte Rahmenbedingungen für den Lärm- und Erschütterungsschutz**, die bei der Bemessung der Maßnahmen berücksichtigt werden sollten, damit der übergesetzliche Schutz, der mit dem Bundestagsbeschluss aus dem Jahr 2020 erreicht werden sollte, auch weiterhin in vollem Umfang zum Tragen kommt.

#### **Verkehrsprognose 2040**

---

Zur Ermittlung der genauen Bemessung des Lärm- und Erschütterungsschutzes in den zehn Planfeststellungsabschnitten (PFA) der Schienenanbindung FBQ wird bisher mit den Zugzahlen der Prognose 2030 gerechnet. Allerdings liegt mittlerweile die Verkehrsprognose 2040 in ersten Teilen vor, die bereits einen erheblichen Zuwachs beim Frachtaufkommen vorhersieht: Die Prognose 2030 ging von 9 Mio. t aus, die Prognose 2040 bereits von 17 Mio. t. Auch wenn die genauen Zugzahlen sowie die Verteilung auf Tag und Nacht noch nicht feststehen, ist von einer erheblichen Steigerung auszugehen: Statt 70 Zügen werden es voraussichtlich mehr als 100 sein. Eine Verschiebung in die lärm-sensiblen Nachzeiten wird damit unvermeidbar.

Es erscheint vor diesem Hintergrund wenig sinnvoll, die de facto überholten Prognosezahlen 2030 weiter zu verwenden, zumal die Baufertigstellung 2029 anvisiert wird. Ein nur einjähriger Vorlauf entspricht nicht dem Verständnis einer Prognose, die *zukunftsbezogen* sein soll. Der Deutsche Bundestag hat bei seinem Beschluss einen nachhaltigen Vollschutz im Sinn gehabt, der nicht schon binnen Jahresfrist überholt sein wird.

**Das Dialogforum FBQ fordert eine Überplanung des Lärm- und Erschütterungsschutzes der gesamten Schienenanbindung FBQ auf Grundlage der neuen Verkehrsprognose 2040. Sobald die Basisprognose durch eine Streckenprognose ergänzt ist, wird die Deutsche Bahn auf diese Frage zurückkommen.**

#### **Drittes Gleis Lübeck – Bad Schwartau und Nachtverschiebung des Güterzugverkehrs**

---

Die Hansestadt Lübeck rechnet auch aufgrund der Schienenanbindung FBQ mit erheblichen Frachtsteigerungen ihres Hafens. Aus diesem Grund sowie im Zuge der Planungen für den Deutschlandtakt ist im „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren

im Verkehrsbereich“ bereits ein drittes Gleis zwischen Lübeck und Bad Schwartau als notwendige Maßnahmen angegeben. Allerdings ist das dritte Gleis in den Planfeststellungunterlagen der DB InfraGO AG für die FBQ-Anbindung nicht als absehbare Planung enthalten. Es wird somit weder Platz dafür vorgehalten noch der Lärmschutz an die erwartbare Steigerung der Zugzahlen angepasst.

Die zukünftige starke Inanspruchnahme dieses Teilstücks der FBQ-Trasse bei knappen Kapazitäten wird eine weitere Verschiebung des Schienengüterverkehrs in die Nachtzeiten unvermeidlich machen – und dies unweigerlich auf der gesamten Strecke. Diese Nachtverschiebung wird allerdings beim Lärm- und Erschütterungsschutz nach aktuellem Stand ebenfalls nicht berücksichtigt.

**Das Dialogforum FBQ fordert die Vorhabenträgerin auf, bei der Planung des Lärm- und Erschütterungsschutzes die absehbare Planung im südlichen Teilstück zwischen Lübeck und Bad Schwartau zu berücksichtigen. Dies betrifft zum einen das dort bereits gesetzlich geforderte dritte Gleis, zum anderen die dort schon absehbare Steigerung des Schienengüterverkehrs und die damit zu erwartende Nachtverschiebung von Güterzügen auf der gesamten Strecke.**

### **Neue Kategorie „Dörfliches Wohngebiet“ der Bauleitplanung**

Zur Förderung des Wohnens auf dem Land hat der Gesetzgeber 2021 mit dem Baulandmobilisierungsgesetz die Voraussetzung für die neue Kategorie „Dörfliches Wohngebiet“ in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) geschaffen. Diese Kategorie ist etwa zwischen einem Mischgebiet (z.B. Dorfgebiet) und einem Wohngebiet einzuordnen. Entsprechend ist anzunehmen, dass auch die Lärmschutzgrenzwerte zwischen diesen beiden Kategorien liegen werden. In einem Referentenentwurf der Bundesregierung für die TA Lärm ist das bereits so enthalten: Die darin vorgeschlagenen dB (A)-Grenzwerte für die neue Kategorie liegen tatsächlich zwischen denjenigen für Misch- und Wohngebiet.

Die TA Lärm wird hier analog betrachtet. Für die eigentlich anwendbare BImSchV wird ebenfalls eine Regelung getroffen werden müssen, diese ist aber noch nicht auf den Weg gebracht.

Im ländlichen Raum entlang der FBQ-Anbindung gibt es etliche bewohnte Gebiete, die ihrem Charakter nach (inzwischen) eher Wohngebiete als Mischgebiete sind, z.B. durch die Verlagerung eines letzten landwirtschaftlichen Betriebes. Manche dieser Gebiete erfüllen die Bedingungen für die neue Kategorie "Dörfliches Wohngebiet", für die allerdings noch keine endgültigen Lärmschutzgrenzwerte festgelegt sind.

Das Ziel des Gesetzgebers, nämlich ländliches Wohnen und dörfliche Entwicklungsperspektiven zu befördern, sollte nicht konterkariert werden. Auch sollte den betroffenen Gemeinden kein Nachteil dadurch entstehen, dass die Folge-Gesetzgebung zwar in ihrer Tendenz schon erkennbar, aber noch nicht abgeschlossen ist.

**Das Dialogforum FBQ fordert die Vorhabenträgerin auf, die Kategorisierung der bewohnten Gebiete im ländlichen Raum nach ihrem tatsächlichen baulichen und Nutzungscharakter in Abstimmung mit den Gemeinden zu bewerten. Dabei sollen auch die neuen bzw. absehbaren Rahmenbedingungen der Kategorie „Dörfliches Wohngebiet“ mit betrachtet werden, um dem Willen des Gesetzgebers zu folgen sowie ländliche Entwicklungsperspektiven zu erhalten.**