Der Bürgermeister
der Stadt Bad Schwartau

Das staatlich anerkannte Jodsole- und Moorheilbad zwischen Lübeck, Ostsee und Holsteinischer Schweiz

Partnerschaften mit den Städten
Bad Doberan/Mecklenburg-Vorpommern,
Czaplinek/Polen, Villemoisson-sur-Orge/Frankreich

Patenschaft mit
dem Aufklärungsbataillon 6
„Holstein"

DB Netz AG
Regionalbereich Nord, I.NG-N-F
Hammerbrookstr. 44
20097 Hamburg

0/0708-17/tr/Bri

Bad Schwartau, 25.07.2017

Inanspruchnahme des Schienenwegs in der Ortsdurchfahrt Bad Schwartau für die Anbindung der Festen Fehmarn Belt Querung

Einwände gegen Ihr Lärmschutzkonzept vom 30.06.2017 (Vorabzug)

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,
sehr geehrter Herr Homfeldt,

ich danke für die Vorstellung Ihres Lärmschutzkonzeptes in meinem Hause und die Bereitstellung eines Vorabzuges. Den von Ihnen vorgesehenen Schutz gegen den prognostizierten Bahnlärm bei Inanspruchnahme des bestehenden Schienenweges für die Anbindung der Festen Beltquerung halte ich allerdings keineswegs für ausreichend.

Von den ermittelten 1.116 Schutzfällen in Bad Schwartau sollen ca. 10 % ungelöst bleiben. Für die verbleibenden 95 Schutzfälle sehen Sie lediglich passiven Lärmschutz vor.

Hierzu verweise ich auf die einschlägige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Zusammenhang mit § 43 BImSchG und die Ausführungen des Eisenbahnbundesamtes im Umweltleitfaden Teil VI im Abschnitt 4.2.6, S. 63 ff:

Betroffene haben grundsätzlich einen Anspruch auf Vollschutz, d. h. Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen.

Abstriche sind nach § 41 Abs. 2 BImSchG zwar möglich, jedoch besteht der Abwägungsspielraum nur in den dort gezogenen engen Grenzen.

Die grundsätzlichen Anforderungen an eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse hat das BVerwG erstmals in einer mündlichen Verhandlung vom 25.06.2008 präzisiert (Urteil vom 09.07.2007 - 9 A 5/07 -). Nach Auffassung des Gerichts kann der Ausgangspunkt einer Verhältnismäßigkeitsprüfung nicht ein Minimalschutzkonzept sein. Vielmehr sind die für einen Vollschutz erforderlichen Schutzmaßnahmen in Form von

Variantenrechnungen schrittweise abzustufen (z. B. durch Reduzierung von Wandhöhen), um den „gerade noch verhältnismäßigen Aufwand" zu ermitteln.

Ihre Vorgehensweise, in der von niedrigen Lärmschutzwänden ausgehend schrittweise Wanderhöhungen betrachtet werden und bei Erreichen einer Vorgabe die Untersuchung weitergehender aktiver Lärmschutzmaßnahmen unterbleibt, wird den gesetzlichen Vorgaben zur Erstellung eines Lärmschutzkonzeptes somit nicht gerecht.

Schließlich ist die Vorgabe gemäß § 41 BImSchG eindeutig: Bei der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist die von Ihnen vorgesehene Beschränkung auf Lärmschutzwände bis sechs Meter Bauhöhe als nicht ausreichend zu erachten, sondern es ist die Untersuchung weiterge3hender technischer Schutzmöglichkeiten geschuldet.

Hierzu gehört auch das im Trog geführte tiefer gelegte Gleis. Diese Ausführung ist als die für den Vollschutz erforderliche Schutzmaßnahme zu untersuchen. Bei der differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse ist dann aber auch die zusätzliche Schutzwirkung gegen Schienenverkehrserschütterung zu berücksichtigen, die für das abgesenkte und auf fester Sohle verlegte Gleis erzielt wird. Auch die Kosteneinsparungen für Kreuzungsbauwerke sind in Rechnung zu stellen, da die Bauhöhe der Straßenüberfügungen um das Maß der Tieferlegung reduziert werden kann. Es widerspricht der Ihnen obliegenden Schutzpflicht, diese Art der Schutzmaßnahme ohne Prüfung und Nachweis von der Betrachtung einfach auszuschließen.

Ich komme deshalb zu dem Schluss, dass Ihr vorliegendes Schallschutzkonzept, insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Belastung durch Bahnlärm in der Ortsdurchfahrt Bad Schwartau, methodisch falsch ist und nicht den gesetzlichen Vorgaben entspricht.

Es ist hierbei auch zu bemängeln, dass in der schalltechnischen Berechnung die zusätzlichen Züge des Regionalverkehrs nicht berücksichtigt sind, die das Land Schleswig-Holstein im Landesweiten Nahverkehrsplan vorsieht. Ihre Annahme, dass am Tage wie in der Nacht eine gleichbleibende Anzahl davon Güterzügen abgewickelt werden kann, ist im Hinblick auf die 40 zusätzlichen Regionalverkehrszüge täglich nicht gesichert. Ein Nachweis der Fahrwegkapazität für den Knoten Lübeck unter Hinzunahme dieser Züge fehlt. Ein erhöhter Güterzuganteil in der Nacht ist zu erwarten und muss im Schallschutzkonzept berücksichtigt werden.

Ich bitte Sie deshalb ausdrücklich, das Schutzkonzept unverzüglich zu überarbeiten, da es die wesentliche Bemessungsgrundlage für einen übergesetzlichen Lärmschutz bildet.

Meine Einwände hatte ich bereits am 19.07.2017 bei der Sitzung des Projektbeirates gegenüber den Vertretern der betroffenen Kommunen vorgetragen. Meine Erläuterungen sind in der beigefügten „Forderung nach Überarbeitung des Schallschutzkonzeptes" wiedergegeben, welche auch dem Sitzungsprotokoll beigefügt sind.

Ich gebe Ihnen die Unterlagen hiermit zur Kenntnis und bitte um Ihre Stellungnahme bis zum 30.08.2017.

Mit dem Sprecher des Dialogforums ist vereinbart, die Forderung nach Überarbeitung Ihres Lärmschutzkonzeptes auf der kommenden Sitzung des Dialogforums nochmals zu erörtern.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Uwe Brinkmann)
Bürgermeister

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.