



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 Eisenbahn Bundesamtes 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 weitergehender 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 Straßenüberfaltungen 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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Uwe Brinkmann'. The signature is written in a cursive, flowing style.

(Dr. Uwe Brinkmann)
Bürgermeister