

DB Netz AG • I.NG-N-F • Hammerbrookstraße 44 • 20097 Hamburg

Stadt Bad Schwartau
Herr Dr. Uwe Brinkmann
Markt 15
23611 Bad Schwartau

DB Netz AG
Regionalbereich Nord
Leiter Großprojekt Schienenanbindung
Fehmarnbeltquerung (FBQ)
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg
Germany
www.dbnetze.com/fahrweg

Bernd Homfeldt
Tel.: +49 40 3918-4454
Fax: +49 69 265-56422
Mobil: +49 160 97472013
bernd.homfeldt@deutschebahn.com
Zeichen: I.NG-N-F

18.04.2018

Schienenanbindung FBQ: Ihre Schreiben vom 12.03.2018 an die Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein Frau Manuela Herbort

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 geehrter Herr Dr. Brinkmann,

Frau Herbort bat uns zuständigkeitshalber auf das oben genannte Schreiben zu antworten. Nachstehend beziehen wir zu den einzelnen Punkten Stellung.

In Ihrem Schreiben vom 12.03.2018 nehmen Sie zunächst Stellung zu den Schallschutzkonzepten des Planfeststellungsabschnittes (PFA) 1. In den Planfeststellungsunterlagen wird ein Schallschutzgutachten enthalten sein. Dieses Gutachten liegt vsl. Ende April/Mai 2018 vor, konkrete Inhalte und Ergebnisse daraus können wir der Stadt Bad Schwartau daher noch nicht nennen. Um dennoch frühzeitig Informationen zu möglichen erforderlichen Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Projektes Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) zu erhalten, wurde das Büro Lairm Consult durch das Projekt Schienenanbindung FBQ beauftragt, Schallschutzkonzepte zu erstellen. Diese Schallschutzkonzepte von 2017 dienen unter anderem dazu, eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zu gewährleisten und somit auch die Stadt Bad Schwartau als Kommune über mögliche Maßnahmen zu informieren.

Beim Vorstellen der Konzepte und den darin erwähnten Maßnahmen wurde stets kommuniziert, dass für diese Schallschutzkonzepte die Verkehrsprognose 2025 aus der Bedarfsplanüberprüfung herangezogen wurde und auch die Grundlagen der Schallschutzberechnung auf dem Prognosehorizont 2025 beruhen (z.B.: Ansatz 80 % leiser Güterwagen). Das Büro Lairm Consult hat nun (im März 2018) für PFA 1 ein neues Schallschutzkonzept erstellt, welches den vsl. Prognosehorizont 2030 berücksichtigt und daher als Grundlage für das Schallschutzgutach-

ten dient. Erste Voreinschätzungen hierzu wurden der Stadt Bad Schwartau durch Mitarbeiter des Projektes Schienenanbindung FBQ am 21.02.2018 beim Termin der Koordinierungsgruppe für die Stadt Bad Schwartau mitgeteilt. In diesem neuen Schallschutzkonzept wird nun der Entwurf der Verkehrsprognose 2030 zugrunde gelegt. Es handelt sich hierbei um voraussichtliche Zugzahlen, die noch abschließend bestätigt werden müssen. (Ortsdurchfahrt Bad Schwartau: Fernverkehr: 28 Züge/Tag, Nahverkehr: 168 Züge/Tag, Güterverkehr: 74 Züge/Tag).

Die gemäß dem Schallschutzkonzept von 2018 passiv zu lösenden 22 Schutzfälle im Vergleich zu den 95 Schutzfällen des Konzeptes von 2017 sehen wir sehr positiv. Diese Verbesserung beruht einerseits auf der Optimierung der Schallschutzwände (z.B. Verlängerung der Schallschutzwand in Richtung Süden im Bereich Tremskamp) und andererseits auf dem niedrigeren Beurteilungspegel aufgrund der neuen Zugzahlenprognose 2030 und dem Ansatz von 100 % leisen Güterwagen.

Der Ansatz von 100 % leisen Güterwagen ist aufgrund der gesetzlichen Regelung sowie des aktuellen Standes der Umrüstung gerechtfertigt. Ende 2017 sind rund 40.000 Güterwagen von DB Cargo mit Verbundstoffsohlen ausgestattet, somit sind bereits knapp 2/3 der in Deutschland eingesetzten Wagen der DB Cargo leise. Bis Ende 2020 werden alle relevanten Güterwagen der DB mit leisen Bremsen ausgestattet sein. Auch andere Wagenhalter haben sich zu der Umrüstung auf leise Bremssohlen bis Ende 2020 bekannt. Damit nur noch leise Wagen zum Einsatz kommen, hat der Gesetzgeber - wie in Ihrem Schreiben erwähnt - das sogenannte Schienenlärmschutzgesetz beschlossen. Dieses Gesetz verbietet den Betrieb lauter Güterwagen ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 in Deutschland, beziehungsweise bremst die Geschwindigkeit von lauten Güterzügen, so dass sie nicht mehr Lärm verursachen als leise Güterzüge bei Normalgeschwindigkeit.

Selbstverständlich betrachtet das Büro Lairm Consult im Schallschutzkonzept jedes Gebäude und jeden Schutzfall separat gemäß dem sich ergebenden Immissionspegel und der sich je nach Gebietszugehörigkeit ergebenden Immissionsgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionschutzverordnung. Dadurch ist eine verlässliche Grundlage zur Angabe von Schutzfällen gegeben.

Die im Schreiben erwähnte Lärmkarte zur Abbildung der geplanten Schutzwirkung der Schallschutzmaßnahmen wird im Schallschutzgutachten enthalten sein. Ebenso werden im Schallschutzgutachten Lagepläne und Adresslisten enthalten sein, in denen die Schutzfälle und Beurteilungspegel jedes Gebäudes einzusehen sind. Wie bereits angekündigt werden der Stadt Bad Schwartau diese Pläne vorgestellt, sobald Lairm Consult diese fertiggestellt und der DB Netz AG zur Verfügung gestellt hat. Dies wird voraussichtlich ab Ende April/Mai 2018 der Fall sein.

Ein genereller Anspruch auf Vollschutz besteht nicht. Die abschließende Abwägung der notwendigen Lärmvorsorgemaßnahmen erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die von der Vorhabenträgerin DB Netz AG zu erstellenden Planfeststellungsunterlagen, in denen auch das Schallschutzgutachten mit den empfohlenen Maßnahmen enthalten sein wird, wird zunächst beim EBA zur Prüfung eingereicht. Erst nachdem diese Prüfung abgeschlossen ist und sich daraus eventuell ergebende Änderungen in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet wurden, erfolgt die Beteiligungsphase, in der die Planfeststellungsunterlagen öffentlich ausgelegt werden.

Beim sogenannten Vollschutz in Form eines Troges, wie es die Stadt Bad Schwartau fordert, handelt es sich um eine übergesetzliche Forderung. Vollschutz bedeutet, dass alle durch den Schienenverkehrslärm entstehenden Schutzfälle durch aktive Schallschutzmaßnahmen gelöst werden. Ein Trogbauwerk mit einer teilweisen Deckelung, Schallschutzwänden, Galerien und Schleifverfahren könnte diesen Vollschutz realisieren. Da es sich hierbei um übergesetzliche

Maßnahmen handelt, ist eine Parlamentsbefassung zur Bereitstellung der zusätzlich erforderlichen Finanzmittel von der Stadt Bad Schwartau angestrebt. Dieses gemeinsame Vorgehen der Stadt Bad Schwartau mit dem Kreis Ostholstein und den übrigen Kommunen entlang der Schienenanbindung der FBQ wird durch die Deutsche Bahn unterstützt. Im konkreten Fall der Forderung nach Vollschutz in Bad Schwartau geschieht diese Unterstützung unter anderem durch die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu einem Trogbauwerk in Bad Schwartau.

Ein weiteres Thema des Schreibens an die Deutsche Bahn AG ist die Streckenkapazität, insbesondere im Abschnitt zwischen Lübeck und Bad Schwartau.

Es ist korrekt, dass zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnstrecke eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) durchgeführt wird. Diese liegt mittlerweile im Entwurf vor (Stand Feb.2018). Für diese EBWU wurden dieselben Zugzahlen zugrunde gelegt wie für Schallschutz- und Erschütterungsgutachten (Entwurf Prognose 2030). Beim im Schreiben erwähnten Schall Jour Fixe vom 02.11.2017 lag die Prognose 2030 des Güterverkehrs noch nicht vor, daher beruhten die Güterverkehrszahlen dort auf der Prognose 2025. Für den im Schreiben angesprochenen Bereich zwischen Lübeck Hbf und Abzweig Schwartau Waldhalle ergeben sich gemäß des Entwurfs Prognose 2030 insgesamt 364 Züge je Tag (Summe beider Richtungen). Für die Ortsdurchfahrt Bad Schwartau (nördlich des Abzweigs Schwartau Waldhalle) würden sich demnach 270 Züge je Tag (Summe beider Richtungen) ergeben. 222 Züge sind im Tagzeitraum (6-22 Uhr) prognostiziert (51 GV/27 FV/144 NV) und 48 Züge im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) (23 GV/1 FV/24 NV).

Im Ergebnis des Entwurfs der EBWU ist festgehalten, dass die Betriebsqualität im wirtschaftlich-optimalen Leistungsbereich liegt und die Schienenanbindung FBQ angemessen und robust dimensioniert ist. Zur Verbesserung der Betriebsabwicklung werden noch weitere Maßnahmen vorgeschlagen (z.B.: Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Hbf Lübeck, Zugdeckungssignale im Hbf Lübeck, Umwandlung von Bad Schwartau in einen Bahnhof). Sobald die finale Version der EBWU vorliegt, kann diese der Stadt Bad Schwartau wie zugesagt von der DB Netz AG vorgestellt und übergeben werden.

Nach der im Schreiben mehrfach geäußerten Kritik an der Art und dem Inhalt der durch die DB Netz AG bereits seit 2010 auf verschiedenen Ebenen fortlaufend durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung gehen wir von einem unterschiedlichen Verständnis bzgl. der Regelung des § 25 Abs. 3 VwVfG aus.

Nach § 25 Abs. 3 VwVfG wirkt die Behörde darauf hin, dass der Vorhabenträger bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll möglichst bereits vor Stellung eines Antrags stattfinden. Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung stellt kein behördliches oder formelles und damit auch kein in bestimmter Weise ausgestaltetes Verwaltungsverfahren zur Beteiligung etwaiger Betroffener dar und nimmt auch nicht die Anhörung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorweg.

Zum Zeitpunkt der nach der o.g. gesetzlichen Regelung vor dem Planfeststellungsverfahren durchzuführenden frühen Öffentlichkeitsbeteiligung können naturgemäß auch noch nicht die von der Stadt Bad Schwartau im Schreiben geforderten konkreten und umfangreichen Unterlagen und Fachgutachten zu den vorhabenbedingten Auswirkungen vorliegen, die für das spätere Planfeststellungsverfahren erst noch erstellt werden müssen.

Gegenstand der Beteiligung im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind die zu diesem Zeitpunkt erarbeiteten Vorplanungen (in der Regel Leistungsphase 1 und 2 HOAI), die einen jeweils unterschiedlichen fachlichen, sich fortlaufend konkretisierenden Stand aufweisen und Art und Ausmaß möglicher Betroffenheiten in einem groben Maßstab erkennen lassen, aber eine Verfestigung der Planung wie zum Zeitpunkt der Antragstellung für das Planfeststellungsverfahren (Leistungsphase 4 HOAI) noch nicht eingetreten ist.

Aus diesem Grund sind die Äußerungen angesichts der seit 2010 durch die DB Netz AG kontinuierlich betriebenen Information und Kommunikation zum Vorhaben nicht nachvollziehbar. Wir erinnern insoweit an die Beteiligung der DB Netz AG am Dialogforum, an die Mitarbeit im Projektbeirat und an den Runden Tischen, an die von der DB Netz AG initiierten, regelmäßigen Informationsveranstaltungen auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindeebene und an eine Vielzahl laufender Gespräche mit Betroffenen. Auch mit der Stadt Bad Schwartau gibt es bereits seit der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens im Jahre 2010 einen solchen Dialog. Wir bedauern in diesem Zusammenhang allerdings die durch die Stadt Bad Schwartau erfolgte Absage eines Anfang Dezember letzten Jahres geplanten Termins zu immissionsschutzfachlichen Themen.

Im weiteren Verlauf des Schreibens wird die Situation am Bahnübergang Elisabethstraße beschrieben. Hier ist in den aktuellen Plänen für die Planfeststellung eine Aufhebung des Bahnübergangs mit dem Neubau eines Ersatzweges entlang des Annelie-von-Sievers-Weges vorgesehen.

Das Erfordernis, den Bahnübergang aufzuheben, ist den Vertretern der Deutschen Bahn in den Gesprächen mit der Stadt Bad Schwartau zugetragen worden. Der Straßenbaulastträger hatte die Aufhebung gefordert, um die Abwicklung des Verkehrs auch zukünftig zu gewährleisten. Aufgrund der eng angrenzenden Bebauung in der Elisabethstraße ist der Bau einer Straßenüberführung oder einer Eisenbahnüberführung in diesem Bereich nicht ohne erhebliche Eingriffe in die angrenzende Bebauung möglich. Daher wurden mehrere Ersatzwegvarianten erarbeitet. In gemeinsamen Gesprächen mit der Stadt Bad Schwartau wurde eine Vorzugslösung erarbeitet (siehe Vorschlag zur Aufhebung des BÜ mit Ersatzweg von Bürgermeister Schubert in gemeinsamer Besprechung vom 13.10.2015, Vorstellung der Ersatzwegvarianten in gemeinsamen Sitzungen, u.a. vom 14.04.2016 und 08.12.2016).

Wenn jetzt aus Sicht der Stadt Bad Schwartau als Straßenbaulastträger der Bahnübergang an der Elisabethstraße verbleiben kann, müssten die Pläne geändert werden und in der Elisabethstraße wäre weiterhin ein Bahnübergang vorzusehen. Hier wären voraussichtlich nur geringfügige Anpassungen am Bahnübergang erforderlich. Ein Ausbau des Annelie-von-Sievers-Weges durch das Waldgebiet Kuhholz könnte dadurch vermieden werden.

Die Darstellung, dass die Aufhebung des Bahnübergangs allein der kostengünstigen Herstellung von Lärmschutz dienen soll, können wir somit nicht bestätigen. Das Schallschutzkonzept müsste, falls der Bahnübergang nun doch verbleiben sollte, entsprechend noch einmal überarbeitet werden. Wir weisen darauf hin, dass sich bei der Beibehaltung des Bahnübergangs die Anzahl der passiv zu lösenden Schutzfälle wahrscheinlich erhöhen wird, da im Bereich des Bahnübergangs kein aktiver Schallschutz in Form von Schallschutzwänden erfolgen kann.

Beim Bahnübergang Kaltenhöfer Straße verhält es sich grundsätzlich ähnlich wie beim Bahnübergang Elisabethstraße. Hier hat der Straßenbaulastträger in den Gesprächen mit den Vertretern der Deutschen Bahn stets erklärt, dass eine Aufhebung des Bahnübergangs zur Abwicklung des zukünftigen Verkehrs als erforderlich angesehen wird und die Stadt Bad Schwartau daher eine höhenfreie Kreuzung fordert. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (angrenzende Waldgebiete und angrenzende Bebauung) ist der Eingriff in Flächen und Gebäude Dritter un-

umgänglich. Mit der Ausarbeitung diverser Varianten ist das Projekt Schienenanbindung FBQ letztlich zu einer Vorzugsvariante gekommen. Die Wahl der Vorzugsvariante entstand in direkter Abstimmung mit der Stadt Bad Schwartau als Straßenbaulastträger (u.a. in gemeinsamen Sitzungen vom 13.10.2015, 10.12.2015, 14.04.2016 und 08.12.2016).

Ob im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der Straßenüberführung in diesem Bereich Schallschutzwände auf der Kaltenhöfer Straße / Geibelstraße erforderlich sind, ist entgegen der Aussage im Schreiben noch nicht geklärt. Dies wird derzeit durch Lairm Consult geprüft und hat Eingang in das Schallschutzgutachten zu PFA 1.

Bezüglich der Schallschutzwände verhält es sich ähnlich wie in der Elisabethstraße. Die Auswirkungen, den Bahnübergang entgegen der bisherigen Forderungen beizubehalten, müssten geprüft werden.

Wenn Bad Schwartau als Straßenbaulastträger entgegen der bisherigen Aussage eine Aufhebung des Bahnübergangs Kaltenhöfer Straße nicht als erforderlich sieht, wäre es theoretisch denkbar den Bahnübergang Kaltenhöfer Straße beizubehalten. Aus Sicht der Deutschen Bahn ist eine Aufhebung aufgrund der Nähe zur Verkehrsstation in Verbindung mit den sich ergebenden Schrankenschließzeiten sehr sinnvoll. Das von der Stadt Bad Schwartau in Auftrag gegebene Sondergutachten der Firma urbanus GbR zum Bahnübergang Kaltenhöfer Straße kam bereits im Jahr 2015 zu dem Ergebnis, dass die Beibehaltung „weder aus verkehrlicher noch aus stadtentwicklungsplanerischer Sicht tragbar“ sei.

Wir weisen bei der Thematik der Beibehaltung von Bahnübergängen auf das gemeinsame Schreiben mit den Bürgermeistern der Gemeinden Heringsdorf, Altenkrempe und Göhl vom 24.02.2017 an den damaligen Schleswig-Holsteinischen Wirtschaftsminister Meyer hin. Dort wurde festgehalten, dass „aufgrund der prognostizierten Häufigkeit und Dauer der Schrankenschließzeiten die Aufrechterhaltung der Bahnübergänge zukünftig nicht mehr zumutbar“ sei.

Auf Seite 4 des Schreibens wird die Machbarkeitsstudie zur Untersuchung eines Trog-Bauwerkes in Bad Schwartau erwähnt. Es ist korrekt, dass durch die DB Netz AG eine entsprechende Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben wurde. Prämisse hierbei ist selbstverständlich die eingleisige Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs, da der Zugverkehr in Richtung Neustadt i.H. und Kiel von einer Streckensperrung betroffen wäre und dies weitreichende Folgen und Beeinträchtigungen für den Straßenverkehr in Lübeck, Bad Schwartau, Ratekau und Timmendorfer Strand zur Folge hätte. Eine Sperrung der Strecke für einen längeren Zeitraum hätte zudem erhebliche Einschränkungen für Pendler und Reisende zur Folge.

Dennoch wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie neben der Variante eines Troges unter Aufrechterhaltung eines eingleisigen Bahnbetriebes eine Variante untersucht, welche den Bau eines Troges unter Vollsperrung vorsieht.

Hierbei sind die negativen Folgen eines dann notwendigen Schienenersatzverkehrs mit zu berücksichtigen. Dem Vorschlag der Stadt Bad Schwartau, der politischen und wirtschaftlichen Abwägung der Zumutbarkeit eines Schienenersatzverkehrs im Anschluss an die Machbarkeitsstudie können wir uns also anschließen.

Den Vorwurf, die Deutsche Bahn würde die mögliche Schutzwirkung eines Trog-Bauwerkes vorsätzlich herabsetzen, um eine von der Stadt Bad Schwartau geforderte Lösung zu diskreditieren, müssen wir entschieden zurückweisen. Grundlage der Annahmen für die Machbarkeitsstudie sind die Ergebnisse der Prüfung der Schutzwirkung eines Troges durch Lairm Consult. Zu dem Ergebnis, dass ein Trog alleine nicht alle Schutzfälle in Bad Schwartau aktiv lösen könne, kam nach unserer Kenntnis auch das von der Stadt Bad Schwartau beauftragte Büro ALN.

Im Schreiben wird der geringe Unterschied der Ergebnisse zwischen der Variante "Lärmschutzwände mit Trog" und "Lärmschutzwände ohne Trog" kritisiert. Hierzu ist grundsätzlich anzumerken, dass nach aktueller Schall 03 Lärmschutzwände nicht mehr als 20 dB(A) an Schallminderung bewirken.

Ist der direkte Ausbreitungsweg von der Quelle zum Immissionsort nur durch eine Lärmschutzwand unterbrochen, sei es mit Trog oder ohne, so wird nach Berechnungsgrundlage der aktuellen Schall 03 eine Minderung von 20 dB(A) veranschlagt. Dies trifft auf eine bestimmte Anzahl an Obergeschossen trassennaher Gebäude zu, sodass für die betroffenen Obergeschosse keine verbesserte Schutzwirkung durch eine Tieferlegung der Emissionsquellen zustande kommt. Man kann in dem Fall von einer nahezu identischen Schutzwirkung ausgehen.

Im Gegensatz dazu ergeben sich insbesondere in den Erdgeschossen deutliche Verbesserungen durch die Troglage, da eine vollständige Absorption des direkt zum Immissionsort gerichteten Schalls aufgrund der hochabsorbierenden Trogwände stattfindet, sodass nur noch Beugungseffekte auftreten. In diesem Fall ist eine verbesserte Schutzwirkung durch den Trog gegeben. Diese hochabsorbierende Wirkung wurde bei den schalltechnischen Berechnungen eines möglichen Troges berücksichtigt. Eine Untersuchung von Trog und Galerien ist ebenfalls unter diesen Gesichtspunkten erfolgt.

Bei der Länge des Rampen- und Trogbereiches wurden die örtlichen Zwangspunkte beachtet. Eine Tieferlegung wurde zwischen dem Kreuzungsbauwerk mit der Bundesautobahn A 1 und der Eisenbahnüberführung über die Schwartau untersucht. Hierzu ist zu sagen, dass die Schutzwirkung innerhalb der Rampenbereiche geringer ausfällt als bei erreichter Zieltiefe. Die Schutzwirkung des Troges steigt demnach, je weiter man sich von den Rampen entfernt. Die Modellrechnungen zeigen, dass ein 5 m tiefer Trog insgesamt eine geringere Schutzwirkung hat, weil hier die Rampenbereiche länger ausgeführt werden müssen, als bei einem Trog mit 4 m Tiefe. Dadurch verkürzt sich zusätzlich die Länge der 5 m tiefergelegten Strecke.

Durch das Erstellen einer Machbarkeitsstudie für ein Trog-Bauwerk in Bad Schwartau soll eine Grundlage geschaffen werden, um eine Bewertung der unterschiedlichen Varianten bzgl. Schutzwirkung, Kosten-, Termin-, Rechts- und Betriebsfolgen für Bad Schwartau, die Region, das Bundesverkehrsministerium und die nachlaufende Bundestagsbefassung zu ermöglichen.

Die Hauptaufgabe der Vorhabenträgerin des Projektes Schienenanbindung FBQ ist es, eine genehmigungsfähige Unterlage zu erarbeiten. Ein Trog in Bad Schwartau könnte nur realisiert werden, wenn hierfür zusätzliche Mittel des Bundes oder des Landes zur Verfügung gestellt würden. Daher beinhaltet die aktuelle Planung kein Trog-Bauwerk in Bad Schwartau. Dennoch unterstützen wir die Stadt Bad Schwartau als Kommune unter anderem mit der genannten Machbarkeitsstudie bei der Erarbeitung einer bewertbaren Variantenbetrachtung für das Bundesverkehrsministerium bzw. den Deutschen Bundestag. Wir sehen uns daher auf einem gemeinsamen Weg mit der Stadt Bad Schwartau und den anderen Kommunen zu einer Parlamentsbefassung und können den Vorwurf, die Deutsche Bahn würde die Forderungen der Stadt Bad Schwartau diskreditieren, nicht nachvollziehen. Ebenso verhält es sich mit dem Vorwurf aus dem Schreiben, die Deutsche Bahn würde gegenüber der Stadt Bad Schwartau Informationen zurückhalten oder nur unvollständig zur Verfügung stellen.

Das Erschütterungsgutachten wird derzeit noch erstellt (Fertigstellung geplant April/Mai 2018), sodass wir hier noch keinerlei Informationen zu eventuell erforderlichen Maßnahmen in Bad Schwartau haben und entsprechend auch noch nicht informiert haben. Wie stets von uns kommuniziert, werden wir die Stadt Bad Schwartau zu den möglichen Erschütterungsmaßnahmen informieren, sobald uns die Informationen vorliegen. In den Unterlagen zum Planfeststellungs-

verfahren werden die Ergebnisse der Erschütterungstechnischen Untersuchungen enthalten sein. Darin werden auch die sich daraus gegebenenfalls ergebenden Maßnahmen beschrieben.

Die im Schreiben beschriebene Variantenbetrachtung der Trassenführung wird im Rahmen des Erläuterungsberichtes zum Planfeststellungsantrag des PFA 1 dargestellt werden. Die Untersuchung der Varianten zur Trassenführung wird unabhängig vom Raumordnungsverfahren durchgeführt. Die im Raumordnungsverfahren diskutierten Varianten werden grundsätzlich auch im Planfeststellungsverfahren untersucht. Eine Ortsumfahrung für Bad Schwartau (zum Beispiel über Lübeck-Dänischburg) wird daher definitiv auch in den Varianten zur Trassenführung in den Planfeststellungsunterlagen zu PFA 1 mit abgewogen. Diese finden sich sowohl im technischen Erläuterungsbericht, als auch in der Umweltverträglichkeitsstudie wieder.

Eine von der Stadt Bad Schwartau vorgeschlagene und gewünschte integrierte Betrachtung für die gesamthafte Planung in Bad Schwartau kann erst erfolgen, wenn zu allen Teilbereichen Ergebnisse vorliegen. Dies ist demnach erst nach Fertigstellung der Schall- und Erschütterungsgutachten sinnvoll möglich.

Wir hoffen den in den letzten Jahren intensiv geführten Dialog mit der Stadt Bad Schwartau ebenso wie mit den übrigen Kommunen an der Schienenanbindung FBQ in Zukunft weiter fortführen zu können. Die Deutsche Bahn ist hierbei weiterhin jederzeit zu Gesprächen mit der Stadt Bad Schwartau bereit und stellt gerne jeweils den aktuellen Planungsstand vor. Ebenso würden wir es begrüßen, uns auch zukünftig über die verschiedenen Beteiligungsformate (Dialogforum, Projektbeirat, Runder Tisch Süd 2) auszutauschen.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.


Bernd Homfeldt

i. A.


Rainer Stracke