

Erhöhter Immissionsschutz in der Region infolge einer Neuregelung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

1. Das im Dezember 2023 in Kraft getretene „**Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich ...**“ hat durch eine Neuregelung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes die Neu- und Ausbaumaßnahme zur Schienenanbindung an die Feste Fehmarnbelt Querung mit Maßnahmen zur Sicherstellung des Deutschlandtaktes verknüpft. In dem Gesetz wird explizit für den Abschnitt zwischen Lübeck und Bad Schwartau der Bau eines **dritten Gleises** vorgegeben. In der Begründung des Gesetzes heißt es, dass hierdurch parallele Fahrten ermöglicht werden sollen.
2. Eine dreigleisige Strecke und die parallelen, gleichzeitigen Fahrten von schnellen und langsamen Zügen gewährleisten die Durchleitung von mehr Güterzügen auch im hochfrequentierten Tageszeitraum. Das dritte Gleis zwischen Lübeck und Bad Schwartau ermöglicht deshalb eine **Reduzierung der nächtlichen Immissionsbelastung** infolge einer geringeren Anzahl an nächtlichen Güterzügen.
3. Aus der Betriebsprognose der Deutschen Bahn für den vorhabenbedingten Planfall (Stand: Sommer 2024, PFA Lübeck) ergibt sich, dass zukünftig auf der Strecke 1100 zwischen Lübeck und Bad Schwartau **täglich 412 Züge** bis zum Abzweig nach 1113 Travemünde an der südlichen Stadtgrenze verkehren sollen und davon **314 Züge, die täglich durch Bad Schwartau** weiter nach Norden fahren werden .
Im Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) sollen 331 Züge bis zum Abzweig 1113 abgewickelt werden und davon 251 Züge weiter durch die Ortsdurchfahrt Bad Schwartau und die anschließende Region fahren.

Im Tageszeitraum sind 59 Güterzüge bis zum Abzweig 1113 eingeplant und davon 40 Güterzüge mit Durchfahrt durch Bad Schwartau, das sind rechnerisch 3 bis 4 Güterzüge je Stunde bis zum Abzweig und 2 bis 3 Güterzüge je Stunde in der Ortsdurchfahrt.

Nachts werden stattdessen mit 41 bzw. 30 Güterzügen im Mittel bis zu **6 Züge stündlich** bis zum Abzweig und **4 Züge in der Ortsdurchfahrt** verkehren.

Diese Züge durchfahren ebenso die anderen dicht an der Neu- oder Ausbautrasse gelegenen Ortslagen wie Lübeck und auch Altenkrempe/Hasselburg oder Göhl.

4. In der aktuellen Fachplanung der Deutschen Bahn für den Planfeststellungsabschnitt Lübeck bleibt das **gesetzlich gebotene** dritte Gleis völlig unbeachtet. Es wird nicht als zukünftige, tangierende Planung berücksichtigt. Stattdessen wird der für das dritte Gleis verfügbare Raum von der Vorhabenträgerin durch eine Ersatzstraße in Anspruch genommen und steht zukünftig nicht mehr zur Verfügung.
5. Immissionsbelastungen aus Schienenverkehrserschütterungen sind durch technische Maßnahmen wie Schwellenbesohlungen und flache Tröge mit Unterschottermatte **nur in geringem Maße zu reduzieren**.

Wohngebäude **bis ca. 100 Meter Gleisabstand** sind - trotz der o. g. Schutzmaßnahmen -erheblich betroffen. Insbesondere die nächtlichen Immissionen sind nicht zumutbar. In Wohngebäuden in Gleisnähe wird sogar der gerichtlich anerkannte nächtliche Grenzwert für Industriegebiete (!!) überschritten. Umweltmedizinische Untersuchungen belegen, dass derart hohe Werte nachweislich zu erheblichen Schlafstörungen führen. Davon werden bis zu **25%** derjenigen betroffen sein, die in Wohngebäuden entlang der Trasse leben, bei denen der Grenzwerte für Industriegebiete (!) zukünftig überschritten wird.

6. Da es bislang an einer gesetzlichen Schutzregelung fehlt, ist hilfsweise auf das **Schutzniveau** abzustellen, welches mit **der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung den Schutz vor Verkehrslärm** regelt. Der nächtliche Lärmgrenzwert für Wohngebiete (49 dB(A)) entspricht dabei gemäß einer Untersuchung von Prof. Dr. Seidler, Technische Universität Dresden, einem Anteil hoch Schlafgestörter von ca. **8,5%**. Wird ein **gleicher rechtlicher Schutzanspruch** sowohl beim Bahnlärm als auch bei den Schienenverkehrserschütterungen zugrunde gelegt, so ist bereits bei vielen Wohngebäuden die Zumutbarkeitsschwelle infolge von nächtlichen Erschütterungsimmissionen zukünftig überschritten. Beispiel Bad Schwartau: mehr als 100 Wohngebäude gesundheitsrelevant betroffen.
Beispiel Altenkrempe / Hasselburg? Beispiel Göhl?
7. Gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz ist der Schutz der Wohnbebauung vor Immissionsbelastungen vorrangig durch eine geeignete Trassenwahl vorzunehmen, die einen **ausreichenden Abstand zur Bebauung** berücksichtigt (Abwägungsdirektive gem. § 50).

8. In der aktuellen Planung der Deutschen Bahn für Bad Schwartau, Hasselburg und Göhl wird im Widerspruch zu § 50 BImSchG lediglich auf begrenzte Schutzmaßnahmen abgestellt, die Trasse aber nicht von der Bebauung abgerückt.

Der Konflikt wird dadurch verschärft, dass die **stündliche Anzahl zukünftiger Güterzüge in der Nacht erheblich höher sein wird als im Tageszeitraum**.

9. In der Fachplanung zum PFA Lübeck wird in der Betriebsprognose auch der nicht vorhabenbedingte Planfall (sog. Planfall 0) ausgewiesen. Ohne das Vorhaben Schienenanbindung FBQ sollen zwischen Lübeck Hauptbahnhof und den Lübecker Häfen an der Strecke 1113 im Planungshorizont 2030 zukünftig **32 Güterzüge** verkehren. Im vorhabenbedingten Planfall sind es dagegen nur **30 Güterzüge**.

Die geringere vorhabenbedingte Anzahl steht im Widerspruch zu den Aussagen der Hansestadt Lübeck: Die Hansestadt rechnet infolge der Festen Fehmarnbelt Querung und der Schienenanbindung an den Belt-Tunnel mit einer deutlichen Zunahme der Transportmengen in den Lübecker Häfen.

10. Die von der Hansestadt präsentierte Studie „Die FehmarnBeltQuerung (FBQ), Gefahr und Chance für die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock“ kommt zu dem Schluss, dass mit der Festen Fehmarn Beltquerung und der Schienenanbindung des Belt-Tunnels die **Lübecker Häfen** eine **Schlüsselstellung an der skandinavisch-mediterranen Achse im Transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetz** erhalten.

„Die NBS-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Hubfunktion Lübecks mit einem Verlagerungspotenzial von 4,962 Mio. Tonnen zzgl. der Jütlandlinie zu rechnen ist, so dass bereinigt um 2,670 Mio. Tonnen, die bisher über den Hafen liefen, ein **Nettoeffekt von 2,292 Mio. Tonnen** prognostiziert wird. **Hinzu kämen 2,440 Mio. Tonnen**, die aus den Häfen Kiel und Rostock auf die „Balticports“ von Lübeck verlagert würden.“

11. Für den zukünftigen Schienengüterverkehr auf der Festen Fehmarn Beltquerung wurde im Jahr 2016 ein Gütervolumen von **9,5 Mio. Tonnen** für das Jahr 2030 prognostiziert.

Dabei wird gemäß Bedarfsplan (2010) anhand einer durchschnittlichen Waggonladung von 18,6 Tonnen, einer Anzahl von 26 Waggons pro Zug und 253 Verkehrstagen pro Jahr eine erforderliche Anzahl von 77 Güterzügen je Tag ermittelt.

12. Auf dieser Grundlage ist für den zukünftigen Schienenverkehr auf der Strecke 1113 zu den Lübecker Häfen infolge der Zunahme des Transportvolumens in Höhe von insgesamt **4,73 Mio. Tonnen** p.a. ein Aufkommen von **täglich 39 Güterzügen** aus und nach den Lübecker Häfen zu prognostizieren.
13. Das aktuelle Betriebsprogramm der Deutschen Bahn für die Planfeststellung im Abschnitt Lübeck berücksichtigt mit zukünftig **30** Güterzügen am Tag den obenstehenden Bedarf von **39** Güterzügen nur völlig unzureichend. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Durchleitung dieser zusätzlichen Züge **zukünftig nur im Nachtzeitraum** möglich sein wird, da ein zusätzliches Gleis nicht vorgesehen wird, aber **tagsüber keine zusätzlichen Durchrutsch-Zeiten für den Güterverkehr mehr vorhanden** sind. Dadurch wird die gesundheitsgefährdende Immissionsbelastung nochmals erhöht.
14. Weil aber die verfügbaren technischen Schutzmaßnahmen gegen Erschütterungen keine ausreichende Reduzierung der nächtlichen Immissionsbelastung ermöglichen, muss hilfsweise im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Betriebsregelung gefordert werden, welche ein **Nachtfahrverbot für Güterzüge** fordert oder zumindest den Nachtbetrieb für Güterzüge in ausreichendem Umfang sehr weitreichend einschränkt. Diese **gesundheitsverträgliche Betriebsregelung** würde durch ein drittes Gleis zwischen Lübeck und Bad Schwartau ermöglicht.
15. Die Stadt Bad Schwartau hat gegen die fehlende Berücksichtigung des Dritten Gleises im in der Fachplanung für den PFA Lübeck **Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geltend gemacht**. Denn der oben beschriebene Konflikt infolge gesundheitsgefährdender nächtlicher Immissionsbelastungen wird nicht gelöst.
16. Private und auch kommunale Einwendungen gegen den PFA Lübeck sind weiterhin möglich. Gemäß Bekanntmachung des Eisenbahn Bundesamtes vom 15.10.2024 wird eine **neuerliche Einwendungsfrist bis zum 20.12.2024** eingeräumt, da im Rahmen einer ersten Planänderung redaktionelle Mängel des Bauwerksverzeichnisses korrigiert werden mussten.

17. Sofern in einem Rechtsstreit vor dem Bundesverwaltungsgericht für die Ortsdurchfahrt Bad Schwartau die Festlegung auf ein Nachfahrverbot oder auf eine Betriebsregelung mit erheblicher Einschränkung des nächtlichen Güterverkehrs hilfsweise erzielt werden kann, wäre die Anbindung der Lübecker Häfen für den Güterzugverkehr im Tageszeitraum allerdings ohne ein drittes Gleis zukünftig nicht mehr gewährleistet, da dieser Zeitraum für die geplanten Züge auf der Strecke 1100 der Schienenanbindung bereits vollständig ausgenutzt werden muss.
- Betriebseinschränkungen für den Güterzugverkehr zu und aus den Lübecker Häfen wären dann die unmittelbare Folge.

Erstellt:

Schmidt, Bauamt Bad Schwartau